

فتاوة السيد حسين

والشافع الاستعماري الأوربي

١٨٨٢ - ١٩٠٤

د. السيد حسين جلال



فخفة نهضة اولاد الاسكندر
 الملكوت محبة افراس
 رئيس مجلس اراية
 مكتبة الامم المتحدة
 مع حارسه بخار
 المؤلف
 د. د. / العبد المذنب



رئيس مجلس الإدارة
د. سمير سرحان

رئيس التحرير
د. عبد العظيم رمضان

اهداءات ١٩٩٨
أ.د. السيد حسين جلال
أستاذ التاريخ والوثائق

الاخراج الفني : مراد نسيم

قناة السويس والمنافس الاستعماري الأوروبي

١٨٨٣ - ١٩٠٤

تأليف
مكتبة التراث

د. السيد حسين جلال

تقديم

يسرني أن أقدم للقارئ العزيز هذا الكتاب عن التنافس الاستعماري الأوروبي على قناة السويس ، من الاحتلال البريطاني لمصر حتى الوفاق الودي بين بريطانيا وفرنسا في عام ١٩٠٤ . وهو من تأليف الدكتور السيد حسين جلال ، صاحب المؤلفات العديدة عن قناة السويس .

ويتعرض الكتاب لفترة من أهم الفترات في تاريخ مصر ، وهي فترة الصراع الدولي الذي احتدم بعد الاحتلال البريطاني لمصر ، واستقر وهذا بعد الوفاق الودي بين أكبر دولتين استعمارييتين في ذلك العصر وهما بريطانيا وفرنسا .

وقد تناول خطة بريطانيا لإحكام قبضتها على قناة السويس عن طريق احتواء شركة قناة السويس والسيطرة عليها ، وذلك لتأمين الطريق البحري إلى الهند من الأخطار الداخلية والخارجية ، وما أثار ذلك من ردود فعل الدول الكبرى ، خصوصا فرنسا . وقد استعانت في ذلك برجل يعد من أساطين السياسة الاستعمارية وهو اللورد كرومر ، الذي نجح في فترة حكمه في مصر في تأمين قناة السويس من الدولة العثمانية من جانب ، ومن الحركة الصهيونية التي كانت تحاول الاستقرار في سيناء ، من جانب آخر .

كذلك تناول ما طرأ على الموازين الدولية من تغيير ، بعد أن أصبحت القناة في يد بريطانيا ، وانتقال مركز الثقل في السياسة

البريطانية من مضائق البوسفور والدردنيل الى الاسكندرية
وبور سعيد كخط دفاعى اول عن قناة السويس .

كذلك تناول دور قناة السويس كطريق للأساطيل الحربية
للدول الكبرى ابان الثورات والصراعات المسلحة ، مثل الحرب
الصينية اليابانية ، والحرب الايطالية الحبشية ، والحرب الاسبانية
الأمريكية ، والحرب الروسية اليابانية .

وقد اختتم ذلك بفصل اخير تناول فيه الصراع بين الدول
الكبرى حول تحديد المركز الدولى لقناة السويس ، وتعرض
للمشاريع التى ظهرت فى ذلك الحين ، مثل جهود فرنسا لتحويل
القناة ، وفكرة حرية المرور فى القناة زمن السلم والحرب . وفكرة
حياد القناة ، وقدم تحليلا لاتفاقية ١٨٨٨ ، وما وجه اليها من
انتقادات .

وقد استند الباحث فى ذلك الى اوثق المصادر البريطانية
والفرنسية والالمانية ، فضلا عن وثائق القلعة وشركة قناة
السويس .

وأملى أن يجد القارئ فى هذا الكتاب القيم ما ينشده من متعة
وفائدة .

والله الموفق ،،،

رئيس التحرير

ا . د . د . عبد العظيم رمضان

مقدمة

بسم الله الرحمن الرحيم

والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه وسلم

بدأت رحلتى مع قناة السويس منذ ثلاثين عاما أو يزيد ،
جاء ذلك فى الوقت الذى كنت أعد فيه شئونى استعدادا للسفر الى
المانيا الغربية ، فى بعثة دراسية موفدا من قبل وزارة التربية
والتعليم ، للتخصص فى اللغة الألمانية . وفى ذلك الوقت وصلتني
رسالة من هيئة قناة السويس للعمل بها . فوقفت حائرا بين هذا
وذاك ، واستقر الراى آخر المطاف على اختيارى العمل بهيئة قناة
السويس . وقد التحقت بخدمة ادارة التحركات (قسم قياس حمولة
السفن) المكلفة بتقدير رسوم المرور فى قناة السويس . ثم شاءت
الظروف ، بعد ذلك ، أن تكون فترة عملى — بعد نكسة ١٩٦٧ —
بالاسكندرية وهناك صح منى العزم على دراسة جادة وعلمية عن
قناة السويس فى اطار الأطماع والصراعات الدولية ، وشجعنى
على السير فى هذا الطريق كتاب استاذنا المرحوم الدكتور عبد العزيز
الشناوى « السخرة فى حفر قناة السويس » فقد تأثرت كثيرا بهذا
الكتاب وحفزنى على الاستمرار فيما عقدت عليه العزم . فسجلت

بحثى للماجستير فى كلية الآداب جامعة الاسكندرية — فى موضوع :
« الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس » (١٨٦٩ — ١٨٨٢)
وقد نوقش فى مطلع عام ١٩٧٥ ، وحصلت به على درجة الماجستير
بتقدير ممتاز .

وقد قيض لهذا البحث أن يحصل على جائزة المرحوم محمد
شفيق غربال ، وهى الجائزة التى تقدمها الجمعية المصرية للدراسات
التاريخية كل عام فى التاريخ الحديث .

والحقيقة نجد أن دراسة تاريخ القناة ليست بالأمر السهل ،
لتنوع الجوانب التى يتحتم على الدارس وضعها فى الاعتبار مثل :
العلاقات الدولية والاقتصادية ، واقتصاديات النقل البحرى والمركز
القانونى للقناة ، والجوانب الفنية كالحمولة ورسوم المرور
ومشاريع تطوير القناة لتلائم ظروف التطور فى بناء السفن الى غير
ذلك من موضوعات تؤثر فى تاريخ القناة .

وتاريخ القناة هو تاريخ مصر ، فلقد أعطت قناة السويس
مصر طابعا دوليا منذ حفرها ، وكانت سببا فى ادخال مصر فى
تيارات السياسة الدولية من أجل استغلالها والسيطرة عليها ، فهى
وان كانت قد أكسبت مصر أهمية سياسية واستراتيجية واقتصادية ،
الا أنها كانت فى الوقت نفسه ، لمدة تقرب من قرن من الزمان ، نعمة
فى طيها نقمة على مستقبلها السياسى والاقتصادى . فلم تكد مصر
تسترد حريتها وحققها فى قناة السويس عام ١٩٥٦ ، من أجل أن
تكون مصدر رخائها الاقتصادى ، ومظهرا من ممارسة سيادتها
القومية على جزء من أراضيها ، حتى خاضت ثلاث حروب ضارية
على مدى سبعة عشر عاما ، ودارت كلها حول قناة السويس .

وهكذا أصبحت مصر بسبب قناة السويس — منذ انشائها —
موضوع مساومات ومؤامرات فى السياسة الدولية ، ومن هنا كان
اهتمامى بدراسة تاريخ القناة .

وتتناول هذه الدراسة الفترة الزمنية (١٨٨٣ - ١٩٠٤)
وتعتبر من أخطر الفترات في تاريخ مصر والقناة والعلاقات الدولية ،
فهي تبدأ بالعام الأول للاحتلال الانجليزي لمصر ، وتنتهى بعام
١٩٠٤ عام الوفاق الودى بين انجلترا وفرنسا وتستغرق ربع قرن
تقريبا . وقد حفلت هذه الفترة بالأحداث الجسام سواء في تاريخ
القناة أم في تاريخ مصر وأيضا بالنسبة لحركة المد الاستعماري
الأوربي صوب الشرق .

وإذا كانت قناة السويس سببا في الاحتلال الانجليزي لمصر
عام ١٨٨٢ ، فهي أيضا وراء استمرار هذا الاحتلال قرابة ثلاثة
أرباع القرن ، فقد تمسكت الحكومات البريطانية المتعاقبة باحتلالها
لمصر وقناة السويس ، مدفوعة بمصالحها الحيوية : الاستعمارية
والاستراتيجية . ووضعت انجلترا خططها لاحكام قبضتها على هذا
الطريق البحرى وتأمينه من الأخطار الداخلية والخارجية على
السواء . ولم يكن ذلك بالأمر الهين بالنسبة لانجلترا فقد واجهت
عداوات فرنسا والدول الأوروبية وقد اختارت الحكومة البريطانية
رجلا من أقدر رجالها - كرومر - لتحقيق هذا الهدف ، ونجح خلال
فترة حكمه في تأمين قناة السويس من أخطار كبيرة، مثل محاولة
الدولة العثمانية سلب سيناء عن ولاية مصر (١٨٩٢) وبذلك
تصبح الحدود الشرقية لقناة السويس في متناول الدولة العثمانية ،
والخطر الثانى جاء على يد الحركة الصهيونية فى محاولتها
الاستقرار بشبه جزيرة سيناء واتخاذ قناة السويس الحد الغربى
لإستعميرتهم ، إلا أن هاتين المؤامرتين لم يكتب لهما النجاح نتيجة
لوقوف كرومر . كذلك كان لكرومر دوره المؤثر فى صياغة نصوص
اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس ، علاوة على موقفه
الصارم المتمسك بالتحفظ البريطانى على هذه الاتفاقية ، ووقوفه
ضد مؤامرة تدويل القناة . ولم يكن كرومر يهدف من هذا كله سوى
مصلحة الامبراطورية البريطانية وتأمين طريقها البحرى للهند .

وتتناول البحث تحليلا لجهود الحكومة البريطانية لاحتواء شركة قناة السويس والسيطرة عليها ، وموقف الشركات الملاحية وملاك السفن البريطانية في هذا الصراع .

كذلك كان لقناة السويس دورها الحاسم في تغيير موازين القوى في حوض البحر المتوسط بعد أن أصبحت القناة في قبضة انجلترا وما صاحب ذلك من نبذ بريطانيا لسياسة العزلة ، ومحاولتها الدخول فيما عرف باسم « اتفاقيات حوض البحر المتوسط » لتأمين قناة السويس وأسطولها في البحر المتوسط . وكذلك انتقال مركز الثقل في السياسة البريطانية من مضائق البسفور والدردينيل الى الاسكندرية وبورسعيد كخط دفاعي أول عن قناة السويس طريقها البحري الى الهند .

كذلك فتحت قناة السويس الطريق أمام أساطيل الدول البحرية الكبرى والصغرى ، التجارية والحربية على السواء ، وأذكت التنافس الاستعماري البحري فيما بينها على سواحل البحر الأحمر وشرقي أفريقيا وسواحل آسيا والاقیانوسية . كما كانت قناة السويس طريقا للأساطيل الحربية إبان الثورات والصراعات المسلحة مثل الحرب الصينية اليابانية ، والحرب الإيطالية الحبشية والحرب الأسبانية الأمريكية والحرب الروسية اليابانية التي جرت إبان فترة الدراسة .

ويتناول الفصل الأخير تحليلا لتطور الصراع بين الدول حول تحديد المركز الدولي للقناة ، والمشاريع المختلفة الخاصة بذلك ، مثل اقتراح إيطاليا بتشكيل قوة من البوليس البحري الدولي لحماية القناة ، وجهود فرنسا ومن ورائها الدول الأوروبية لتدويل القناة ، واتجاه بريطانيا الى فكرة حرية المرور في القناة زمن السلم والحرب . كما تناولت الدراسة استعراضا لفكرة حياد القناة وتحليلا لاتفاقية ١٨٨٨ ، والانتقادات التي وجهت اليها ودور التحفظ البريطاني في الحفاظ على المصالح البريطانية في القناة .

وبعد فقد بذلت جهدى ووقتى فى جمع المادة العلمية ، لهذا البحث ، من وثائق ومراجع ذات مستوى علمى رفيع . وقد وفقنى الله فى السفر الى لندن فى صيف عام ١٩٧٧ استطعت خلالها الاطلاع على الوثائق البريطانية غير المنشورة والموجودة بدار الوثائق البريطانية بلندن ، والخاصة بقناة السويس .

كذلك استفدت من وثائق القلعة (محافظ رئاسة مجلس الوزراء عن قناة السويس) ، بالاضافة الى وثائق شركة قناة السويس المحفوظة بأرشيف هيئة قناة السويس . هذا علاوة على مكتبة هيئة قناة السويس الفنية بهراجمها التاريخية عن قناة السويس .

وقد استعنت أيضا فى هذا البحث بالوثائق المنشورة : البريطانية والفرنسية والالمانية ، علاوة على اطلاعى على جميع أعداد صحيفة شركة قناة السويس ، الخاصة بفترة دراستى ، والحق يقال انها غنية بمادتها العلمية عن كل ما يتعلق بقناة السويس ولكنه يحتاج الى حذر . هذا بالاضافة الى حشد كبير من المراجع العربية والأجنبية عن قناة السويس وتاريخ مصر والعلاقات الدولية والتجارة الدولية . كذلك استفدت كثيرا من الابحاث العلمية القيمة التى نشرها الأستاذ الدكتور عبد العزيز الشناوى عن قناة السويس .

وأقدم خالص شكرى وعظيم اجلالى لكل من الاستاذ الدكتور حسن صبحى والأستاذ الدكتور عمر عبد العزيز لما قدماه لى من توجيهات علمية ، فكانا بعلمهما العزيز ودقتهما العلمية ملاذا لى اذا اختلط على الطريق وتعثر البحث .

وكذلك للأساتذة الأجلاء الذين أثروا المكتبة العربية بمؤلفاتهم التاريخية الرصينة .

وأهدى خالص شكرى للسادة المسئولين عن دار المحفوظات البريطانية بلندن ودار المحفوظات المصرية بالقلعة وأمناء مكاتب :

هيئة قناة السويس وجامعة الاسكندرية ومكتبة بلدية الاسكندرية
والجمعية المصرية للدراسات التاريخية والجامعة الامريكية بالقاهرة،
أتقدم بخالص الشكر والامتنان لما قدموه لى من تسهيلات فى الحصول
على الوثائق والمراجع اللازمة لبحثى . كما أتوجه بالشكر والعرفان
لشريكة حياتى التى وقفت بجانبى طوال فترة اعدادى لهذا البحث
فكانت نعم المعين .

وعلى الله قصد السبيل

دكتور السيد حسين جلال

هيئة قناة السويس

الفصل الأول

(خطة انجلترا للبقاء في مصر
واحكام قبضتها على قناة السويس)

احتلت انجلترا مصر باسم حماية الخديو والمصالح الأوربية ، وبحجة سحق « عصيان عسكري » مؤكدة للجميع أن هذا الاحتلال مؤقت ، ولكن في حقيقة الأمر جاءت انجلترا الى مصر لتبقى فيها . وإذا كانت قناة السويس هي السبب الرئيسي لاحتلال انجلترا مصر عام ١٨٨٢ (١) ، فهي أيضا التي جعلتها ترسخ احتلالها للبلاد زهاء ثلاثة أرباع القرن . وإذا كانت قناة السويس هي أول منطقة ترسو فيها قوات الاحتلال الانجليزي ، فقد كانت هي آخر منطقة تجلو عنها القوات الانجليزية أيضا . فقناة السويس هي المصلحة الحيوية الوحيدة لانجلترا في مصر لأنها الطريق الى مستعمراتها في الشرق .

كما أن هناك حقيقة يجب أن يضعها الباحث نصب عينيه وهي أنه لا يمكن فصل المسألة المصرية عن مسألة قناة السويس ، فلكي تحكم انجلترا قبضتها على مصر كان لزاما عليها أن تحكم قبضتها أولا على قناة السويس :

«The control of Egypt means nothing less than the control of the Suez Canal». (٢) .

(١) كان هناك تخطيط للغزو قبل قيام الثورة العربية راجع : السيد حسين جلال ، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس (١٨٦٩ - ١٨٨٢) وهي رسالة ماجستير منشورة ، بالهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٩ ، ص ٢ - ١٠ .

(٢) Hallberg, The Suez Canal. Its history and diplomatic importance. P. 269.

وبعد الاحتلال أحكمت إنجلترا قبضتها على مصر باتباعها
أحدث الوسائل الامبريالية (٣) .

وقد حاول الكتاب ورجال الصحافة في بريطانيا تبرير الاحتلال
الانجليزي لمصر بشتى السبل ، فنجد ملنر يذكر : « ان مصر هي
مركز العالم والطريق الرئيسي للدول والبلد الذي أصبح خلال النصف
الثاني من القرن التاسع عشر اقطاعية اوروبية عاش فيها آلاف
الأوربيين مع ملايين من رؤوس أموالهم وكل ذلك كان معرضا
للمضياع ، وباعتبار إنجلترا أكبر الدول استخداما للقناة لذلك كانت
أكثرها اهتماما بمصر وقناة السويس ، فانقذتها من الافلاس
والفوضى والاضطراب ، وقامت بحفظ الأمن والنظام وحماية أرواح
المسيحيين بل الممتلكات أيضا ، وأنه لو لم تتدخل إنجلترا ولجحت
الثورة العربية لكانت (أي ملنر) اعتقد بأن هذه الثورة قوة
تخريبية ولم تكن تتسلسل في طبيعتها أي شيء بقاء أو ينبيء
بذلك » (٤) . كما وصف ملنر إنجلترا بعملها هذا بأنها « دولة خيرة
لأنها تعمل بكل جهدها لمصلحة مصر » (٥)

وهناك كاتب آخر يرى أنه « اذا انسحبت قواتنا فانه لن يتسنى
لنا التدخل ثانية منفردين ، لأن فرنسا لن تترقب ثانية تلك الغلطة
بالإسماح لنا بالتدخل بمفردنا ، وهو أمر ظلت فرنسا تقدم عليه » (٦) .
وكذلك نجد مؤرخا بريطانيا آخر هو « مارلو » يذكر أنه كان

(٣) Earl, Edward, Turkey, the great powers and Bagdad
railway, A study of imperialism, P. 201.

(٤) Milner, England in Egypt. P. 15.

(٥) تم نشر كتاب ملنر عام ١٨٦٢ وقد تأثر الرأي العام البريطاني
بنشر هذا الكتاب الذي لقي قبولا لارائه ، انظر :

Deighton, H., The Impact of Egypt on British, Holt.
P. 247.

(٦) Wallace, Mackenzie, Egypt and the Egyptian question.
P. 508.

من الممكن ضمان المصالح الحيوية البريطانية في مصر ، المتمثلة أساسا في حرية المرور في قناة السويس ، وذلك عن طريق الاستعادة السريعة لسلطة الخديو ، في ظل السيادة العثمانية ، وعن طريق تسوية بعض الديون التي قد تشمل قرضا دوليا مضمونا ، مع بعض التدخل في مالية مصر ، وضمان حياد مصر من جانب الدول الكبرى ، في مقابل جلاء بريطاني سريع عن مصر . ولكن معنى هذا السماح للخديو ووزرائه بالحكم بطريقتهم الخاصة ، مع بعض المساعدة الفنية الأوروبية - وفي حالة الضرورة - بمساعدة القوات التركية (٧) .

أما الحكومة البريطانية فقد وجدت أن احتلالها مصر بمفردها جاء نتيجة لتطور الأحداث ، وبدأت تفكر في هذه الفرصة التي أتاحت لها أكثر من تفكيرها في الأخطار الناجمة عن هذا الموقف الجديد الذي وجدت نفسها فيه . ورأى مجلس الوزراء البريطاني ضرورة الانسحاب المبكر ، ولكن قبل الانسحاب يجب اتخاذ خطوات محددة تهدف الى حماية المصالح الحيوية البريطانية والتي جعلت من هذا الاحتلال أمرا ضروريا . وتم ذلك بعد نقاش وبحث مستفيضين داخل مجلس الوزراء البريطاني خلال شهرى سبتمبر وأكتوبر ١٨٨٢ . فقد شكل مجلس الوزراء البريطاني لجنة من المتخصصين في المسألة المصرية لدراسة مستقبل إدارة الحكم في مصر (نوفمبر ١٨٨٢) (٨) ، ورفعت هذه التقارير لرئاسة مجلس الوزراء ، وكانت سرية وعلى جانب كبير من الأهمية بالنسبة لتاريخ

Marlowe, Cromer in Egypt. PP. 70 — 71. (٧)

(٨) تكونت هذه اللجنة من : جرانفيل رئيسا ، تشيلدرز ، نورثبروك ، تشارلز ديك ، كوبرجراي جوليان يونسيفون ، أندروكلارك ، هنرى نورمان ، مالت ، كولفن ، تومسون . وهم كما نرى من الاختصاصيين في المسألة المصرية وقناة السويس ، ورفعوا تقاريرهم الى رئاسة مجلس الوزراء البريطاني . وأعيد طبع هذه التقارير في ١٦ نوفمبر ١٨٨٦ . وهي تقارير سرية غير منشورة ومحفوظة بمضابط رئاسة مجلس الوزراء البريطاني في دار الوثائق بلندن P.R.O. وتحت رقم : CAB. 37/9/84.

مصر وقناة السويس ، فقد تناولت كافة جوانب المسألة المصرية :
سياسية واقتصادية وعسكرية • وفيما يتعلق بقناة السويس فقد
قدمت اللجنة اقتراحات خاصة بطريقة معالجة مشكلتها ووضعة في
اعتبارها ، على وجه الخصوص ، مصالح بريطانيا في حالة نشوب
حروب في المستقبل بين الدول البحرية الكبرى (٩) •

وقد اقترحت اللجنة ما يلي :

١ - ترك الأمور كما هي :

رأت اللجنة ان القناة تشكل جزءا من مياه مصر الإقليمية وطبقا
لقواعد القانون الدولي لا يجوز لاية دولة ارتكاب أية أعمال عدائية
بالقناة ، الا اذا كانت في حرب مع الدولة العثمانية • وفي حالة
نشوب حرب ليست تركيا طرفا فيها ، فان قواعد القانون الدولي
المطبقة على الميناء المحايد تنطبق أيضا على مياه القناة ، ومن حق
الدولة العثمانية عندئذ اعلان اغلاق القناة في وجه السفن الحربية
البريطانية في أى وقت سيكون له تأثيره الضار على مصالح
انجلترا (١٠) •

ومهما يكن من أمر فان منع مرور السفن المتحاربة أو التصريح
لها بالمرور يكون بمعرفة تركيا وذلك وفقا لشروط وقيود معينة ، اذ
من المحتمل جدا في حالة نشوب حرب أوربية ان تكون بريطانيا طرفا
فيها ، وذلك عندما ترى أن مصالحها معرضة للخطر ، فان حقوق
السيادة الإقليمية ستنتهك ، وعندئذ سيكون هناك اندفاع وتسابق
بين الدول المتحاربة لاحتلال القناة ، يكون السبق فيها للدول البحرية
الأقوى والأكثر قربا من القناة اثناء نشوب هذه الحرب • ومصر
والدولة العثمانية ليستا من القوة بالدرجة الكافية لفرض شروط

Report of the committee appointed to consider certain (٩)
question relating to the future administration of Egypt, Novem-
ber 1882 (Secret) P.R.O. CAB. 37/18/50.

Ibid.

(١٠)

منع مرور السفن الحربية للمتحاربين بالقناة . وبالنسبة للوضع الراهن فهناك احتمال كبير أن تقوم إحدى الدول الكبرى المعادية بتدمير قناة السويس أو حصارها بهدف توجيه ضربة لبريطانيا العظمى ، بحيث تسلبها الميزة الكبرى الخاصة باستخدامها للقناة وعلى هذا فإن اللجنة ترفض فكرة : « ترك الأمور كما هي » (١١) .

٢ - (حياد قناة السويس) :

رأت اللجنة أن هذا الاقتراح يقضى باغلاق قناة السويس في وجه كل السفن الحربية في جميع الأوقات وعارضت ذلك على أساس أنه سيحد من حركة بريطانيا ، ورأت أهمية ضمان مصلحة بريطانيا في سلطة تأمين ارسال قواتها العسكرية والبحرية ، في أى وقت ، عبر قناة السويس من أجل حماية ممتلكاتها في الشرق (١٢) .

٣ - غلق القناة في وجه السفن الحربية للمتحاربين :

رأت اللجنة أن هذا الاقتراح سيكون - تحت كل الظروف ضارا بمصالح بريطانيا كدولة محاربة ، وعلى هذا الأساس فلم توص اللجنة به .

٤ - « اغلاق القناة في وجه كل السفن الحربية فقط في حالة الحرب بين أى دولتين أوروبيتين » :

اعترضت اللجنة على هذا الاقتراح ، والسبب هو نفس الموقف السابق الذى جاء فى الاقتراح الثانى ورأت أن القناة يجب فتحها فى كل الأوقات للسفن الحربية البريطانية .

٥ - « ضمان حرية الملاحة بالقناة لكل السفن وفى كل الأوقات » :

رأت اللجنة أن هذا الاقتراح يتحقق عن طريق أمرين ، اما عن طريق فرض الحماية على مصر أو على قناة السويس ، أو عن طريق اتفاقية بين الدول البحرية الكبرى .

وبالنسبة للأمر الأول اتضح للجنة أن قيام حماية بريطانية على مصر أو على قناة السويس قد يضمن تأمين المرور بها ، ولكن ذلك يتطلب مسئوليات عظيمة واستخدام قوة ضخمة تكون معرضة لخطر العزلة ، وسوف تقابل بمعارضة سياسية كبيرة . ولهذا تميل اللجنة الى البديل الثاني ، وترى اللجنة أن من مصلحة بريطانيا التوصل الى اتفاقية دولية خاصة بقناة السويس .

وبشكل عام فقد اتفقت اللجنة في الرأي بالنسبة للقرارات التي تبناها « معهد القانون الدولي » في جلسته المنعقدة في بروكسل عام ١٨٧٩ ، وتتلخص في التالي :

١ - أن مصلحة كل الدول تتمثل في تأمين استخدام قناة السويس كطريق ملاحى لكل الدول على أن ينظم القانون الدولي العام أمر تلك الحماية .

٢ - التزام الدول فيما بينها لكي تتجنب - بقدر الامكان - أى اجراء من شأنه تعريض القناة وملحقاتها للضرر أو الخطر في حالة الحرب .

٣ - اذا حدث وأصابت ، احدى الدول أعمال الشركة العالمية لقناة السويس ، بالضرر فيكون لزاما عليها عندئذ القيام باصلاح هذا التلف على الفور وبقدر المستطاع ، واعادة الحرية الكاملة للملاحة بالقناة (١٣) .

(١٣) المصدر السابق . هذا ويلاحظ أن دى لسبس كان قد طلب من حكومة إنجلترا في عام ١٨٧٧ التوصل لاتفاقية دولية حول هذا الموضوع . واقتراح النص التالي : « الاتفاق حول الاستمرار في المحافظة على حرية الملاحة في قناة السويس . وحكومات . . توافق اليوم على المحافظة على نفس حرية الملاحة لكل السفن التابعة للدولة أو السفن التجارية مهما كانت جنسيتها دون أى استثناء . ومن المنتظر أن تخضع سفن الدول للاجراءات الخاصة بالدولة صاحبة السلطة لمنع السفن العابرة من انزال أية قوات على الأرض المصرية أو أية مواد حربية » .

راجع : السيد جلال ، الصراع الدولي ، ص ص ٤٥٠ - ٤٥١ .

وعلى هذا أوصت اللجنة بضرورة التوصل الى « عقد اتفاقية »
أو « معاهدة » بين الدول البحرية الكبرى لضمان حرية المرور في
القناة لكل السفن وفي كل الأوقات . وفي حالة الحرب يجب تحديد
فترة بقاء سفن المتحاربين بالقناة ، وأنه لا يجوز انزال أو نقل مؤن
أو مواد عسكرية بالقناة ، وألا تحدث إجراءات عدائية في المياه
الأقليمية لمصر ، حتى في حالة كون الدولة العثمانية إحدى الدول
المتحاربة ، وأن أية دولة تسبب سفنها الحربية أى ضرر للقناة تلتزم
بإصلاح هذا الضرر على الفور وبقدر المستطاع ، وأن تقوم مصر
باتخاذ كل الإجراءات في حدود سلطاتها لتنفيذ مراعاة الشروط
المفروضة على عبور سفن الدول التي في حالة حرب ، وأنه لا يجوز
أقامة تحصينات على القناة أو في الأماكن القريبة منها ، ويجب
احترام حقوق السيادة الإقليمية للحكومة المصرية . وهذه الإجراءات
يجب أن تضمنها الدول الموقعة على المعاهدة (١٤) .

وكانت هذه الأسس التي وضعتها اللجنة بالنسبة لقناة
السويس أو المسألة المصرية بمثابة الخطوط العريضة التي التزمت
بها الحكومات البريطانية المتعاقبة عند معالجة هاتين المشكلتين .

أما بالنسبة لمسألة الهيمنة على مقاليد أمور الحكم في مصر
فقد وجد سياسة بريطانيا أن « الحماية المقنعة » هي خير سبيل
للمحافظة على المصالح البريطانية واستمرار الاحتلال .

وأما بالنسبة لقناة السويس فنجد أن الاتفاقية الدولية لعام
١٨٨٨ لم تخرج كثيراً في نصوصها عما جاء بمقترحات اللجنة
السابق ذكرها .

وأما الجانب الثانى الذى اهتمت به الحكومة البريطانية فهو
دراسة المركز القانونى لشركة قناة السويس . فقد قام لورد
سيلبورن (Selborne) - المستشار القانونى للحكومة البريطانية
- بتقديم مذكرة عن وضع شركة قناة السويس القانونى ، فى ١٤

سبتمبر ١٨٨٢ ، بعد أن قام بدراسة الأوراق الخاصة بامتيازات شركة قناة السويس (١٥) .

أما مستقبل السياسة البريطانية في المسألة المصرية وقناة السويس ، فتوضح التقارير السرية لمجلس الوزراء البريطانى ، خبايا تلك السياسة . فقد تقدم كل من « الونزو مونى » (١٦) ومالت (١٧) بمذكرتين يوضحان فيهما رأيهما عن مستقبل إدارة الحكم في مصر . وتتلخص آراء ومقترحات مونى فى الآتى :

أولاً : أن موضوع ضم مصر الى بريطانيا هو موضوع بعيد عن البحث .

ثانياً : ليس فى استطاعة بريطانيا إعادة احياء الشكل القديم للحكومة فى مصر ، وهو الشكل الاستبدادى Pure despotism (الحكم الاستبدادى المطلق) .

ثالثاً : ان الاحتلال الدائم ، الذى تدعمه قوات بريطانيا ، والتى ستبدو كأنها فى حماية الخديو ، خطة يصعب تنفيذها . ثم يبرهن مونى على حجة هذه بقوله :

« ان تأكيدنا للخديو والطريقة التى نتحدث بها حكومتنا ، كل ذلك له أهميته للمحافظة على سمعتنا وشخصيتنا القومية التى تتسم بالصدق والامانة ، وكل ذلك يمنعنا من سلوك هذا السبيل ، فالضم أو الاحتلال سوف يثير ضدنا كل الدول الأوروبية ، وعلى هذا يجب التغاضى عن ذلك » (١٨) .

P.R.O. CAB. 37/9/82, 14. 9. 1882.

(١٥)

(١٦) المبعوث البريطانى فى صندوق الدين العمومى ، أمضى فترة فى مصر واكتسب خبرة خلالها بالمسألة المصرية .

(١٧) قنصل بريطانيا العام فى مصر . وراجع تقريره عن الحالة المالية والمراتب الثنائية فى هذا الفصل ص ٥٠ .

Money to Granville, No. 4 & inclosure, dated 2 Sept (١٨)

1882. in P.R.O. 37/9/84.

رابعاً : يجب التخلي عن « الوضع الراهن » ، لأنه سيشجع فرنسا للمناداة بالمساواة بين المصالح الفرنسية والانجليزية في مصر ، وكان ذلك مصدر خطر مستمر لانجلترا ، فقد ساندت فرنسا المؤامرات التي حيكت ضد ممارسة نفوذنا الذي كان يهدف بصدق وأمانة مصلحة الشعب ، وترتب على ذلك مشاكل في الإدارة لا حصر لها (١٩) .

ولخص موهى أهداف السياسة البريطانية في مصر ، فيما يلي :

- ١ - استعادة سلطة ومركز الخديو .
- ٢ - حرية التوسع في عناصر تمثيل حكومة قومية .
- ٣ - استعادة النفوذ والمركز الاجتماعي للأوروبيين المقيمين في داخل البلاد .
- ٤ - تأمين السكان الأوروبيين .
- ٥ - إعادة النظام على أسس تكفل استمراره .
- ٦ - قيام حكومة قوية .
- ٧ - تقوية النفوذ الانجليزي لأقصى مدى ليتفق مع الأهداف سالفة الذكر (٢٠) .

والمشكلة في نظر موهى هي في كيفية التوفيق بين البندين الأولين والبندين الأخيرين . فمن الواضح أنه في حالة عدم القدرة على المحافظة على النظام ، وإذا لم تؤمن حياة وممتلكات الأوروبيين وبدون تدعيم سلطة الخديو ، وبدون تحويل مصر والمصريين إلى دولة تابعة ومستعبدة ، فإن على مصر عندئذ أن تتقبل عبودية جلبتها على نفسها ، ولكن موهى لا يرى ضرورة لذلك . فهو يحلل طبيعة الشعب المصري قائلاً : « أن طبيعة الشعب لم تتغير في أشهر قلائل ،

Ibid.

(١٩)

Ibid.

(٢٠)

فقطاعات كبيرة من الشعب مازالت كما هي ، صبورة طويلا ، وهم ذوو طبيعة طيبة . وأنا لا أؤمن بالقسوة أو التعصب للفلاح ، وأن عناصر الخطر في مصر مثلما هي في الهند نجدها خلال الثورة ، ونجد تشابها بينها في نقاط كثيرة . وهناك طموح بين أفراد قلائل من بين الطبقات المتوسطة ، وهذا أمر يمكن وضعه تحت السيطرة الكافية دون حرمان الشعب من الحرية أو من فرص التطور والتقدم القومي في المستقبل . وأرى فتح الطريق أمام سياسة منح حرية نسبية وتدرجية لهم « (٢١) » .

ثم يضيف : « وسأترك أمر اخضاع البلاد لقواتنا ، واعتقد أن عرابي كان على رأس حركة عسكرية بحتة مطبوعة بالتعصب (٢٢) » ، وقد حولت الأحداث الأخيرة انتباه جزء من الشعب لاحتمال الحصول على بعض المشاركة في حكومة بلادهم ، ويصعب عمليا تحديد هذا النصيب « (٢٣) » .

ويجد الباحث هنا حججا واهية يسوقها موني لتبرير التدخل البريطاني في الشئون المصرية وهيمنة سلطات الاحتلال على كل جوانب الإدارة في مصر .

وحاول موني عقد مقارنة بين مصر واليابان فذكر : « وإذا كانت مصر بعيدة وبلدا معزولا مثل اليابان ، يعيش فيها الأوروبيون في المدن الساحلية لأعطيت لهم الحرية الكاملة على الفور ، على أمل أنه من خلال الصراعات سيتعلم الشعب ممارسة الحرية دون اساءة استعمالها ، ولكن علينا هنا أن نتعامل مع بلد عانى من الصراعات بين المصالح الأوربية ، وعلى مدى السنوات الأربع الماضية ، وإذا ما رفعت قبضتنا الحربية عن البلاد فلن يترك الشعب

Ibid.

(٢١)

(٢٢) ليس هذا الأمر صحيحا ، فقد كانت ثورة قومية ، وإنما هو أسلوب اتبعه المستعمر لتشويه وجه هذه الحركة الوطنية وهو رأى معظم من كتب عن عرابي من الانجليز .

P.R.O. CAB. 87/9/84. Op. Cit.

(٢٣)

المصري لحال سبيله بل ستحاول الدول الأوربية السيطرة عليه وتسيء الى الجهود المبذولة من جانب حكومة دستورية ، وعندئذ ستعرض حياة الأوربيين لمخاطرة ثورة شعبية » . ويضيف التقرير : « ان البلاد ليست مستعدة لحرية كاملة ، ولذا يجب اقامة حكومة قوية لحماية مصلحة البلد ومصالح الدول الأخرى التي قد توجد في مصر . ويمكن تعليم الشعب من خلال «مجلس تمثيلي» ممارسة السلطات الكاملة » (٢٤) .

ومن هذا يتضح أن موني قد حدد في تقريره الأسباب القوية التي يرتكن اليها لاطالة أمد الاحتلال في مصر ، وتأمين البلاد من الثورة الشعبية أو ثورة الجيش أو الصراعات الأجنبية .

بينما عقد كاتب روسي ويدعى ماكينزي Mackenzie - مقارنة بين « العلاقات المصرية - البريطانية » وبين « العلاقات الروسية - البلغارية » فيقول : « وعلى الرغم من التشابه إلا أن هناك بعض الاعتبارات ، فالنفوذ الروسي في بلغاريا يستند على وحدة الجنس والدين ، ويتطلع البلغاريون الى القيصر كمنقذ لهم من العثمانيين ، إلا أنه في مصر لا يوجد مثل هذا النفوذ البريطاني الواسع الذي له أسس راسخة سياسية وأخلاقية كما في بلغاريا » (٢٥) .

وعلى أية حال فقد تبلورت تقارير خبراء المسألة المصرية وتلك الآراء وتمت صياغتها في شكل تعليمات أرسلت بمعرفة جرانفيل (وزير خارجية بريطانيا) الى لورد « دوفرين »

Ibid.

(٢٤)

Mackenzie., Wallace, Egypt and the Egyptian question. (٢٥)

P. 508.

Dufferin (سفير إنجلترا بالاستانة) (٢٦) لى يسافر الى

مصر ، فوصلها في ٣ نوفمبر ١٨٨٢ ، حيث قدم نصائحه للخديو فيما يتعلق باعادة سلطاته ونفوذه بشرط أن يكون ذلك لمصلحة كل الطبقات (٢٧) . واخطرت الحكومة البريطانية دوفرين أنها لن تنسحب من مصر الا بعد أن يتم بناء حكم يستند على أسس تحفظ الأمن والسلام والرخاء للبلاد وإيجاد توازن بين نفوذ الخديو والحكومة الوطنية وتنفيذ التزامات إنجلترا أمام الدول (٢٨) .

ونرى هنا بوضوح الذرائع التي استند اليها خبراء السياسة البريطانيون لاطالة فترة بقاء القوات البريطانية في مصر واحكام قبضتها على قناة السويس .

وعلى أية حال فقد حددت التعليمات الصادرة لدوفرين الاطار الخاص بالمسائل الرئيسية التي يجب عليه أن يبحثها مثل اعادة تنظيم الجيش وقوات حفظ الأمن وإيجاد نظام بديل للإدارة الثنائية وتقليل عدد الاجانب وزيادة العمالة المصرية في فروع الادارة (٢٩)

(٢٦) وقع الاختيار على دوفرين لاضطلاع بالمسائل الشرقية من ناحية ولخبرته بمثل هذه المهام من ناحية أخرى واستمر عمله في مصر من نوفمبر - ابريل ١٨٨٣ فضلا عما اشتهر به من أصالة الرأي والكتابة وسعة الاطلاع على احوال الشرق . وقد تتبع بوصفه سفيرا لانجلترا في الدولة العثمانية الاطوار الأخيرة للمسألة المصرية ووقف على أسرارها واشترك في مؤتمر الاستانة إبان أحداث الثورة العربية وكان له أثر كبير في تدبير الدسائس التي أدت الى الاحتلال ومن وجهة النظر الانجليزية يعد أقدر الرجال على رسم الخطط التي تكفل نجاح سياستها في مصر . ووضع تقريره الشهير الذي صار أساس السياسة البريطانية في مصر ، وغادر مصر في مايو ١٨٨٣ عائدا الى الاستانة مقر منصبه الرسمي .

Granville to Dufferin, November 3, 1882. P.R.O.F.O. (٢٧)
141/167.

Ibid.

(٢٨)

(٢٩) أشار دوفرين لوجود ألفي موظف حكومي في مصر منهم ألف أوربي ويحصلون على ٢٠٪ من اجمالي المرتبات .

وايجاد نظام قضائى مناسب للمصريين ، وأهم من كل هذا وذلك التركيز على تأمين العبور بين أوروبا والشرق وبالأخص حرية المرور فى قناة السويس (٣٠) .

وتعكس التعليمات الموجهة لدوفرين وجهات النظر والتقارير المقدمة لرئاسة مجلس الوزراء البريطانى حول المسألة المصرية حيث أجمعت الآراء على أن السبب الرئيسى للتدخل الانجليزى فى مصر إنما كان أصلا لحماية حرية المرور فى قناة السويس (٣١) . وقد تطلب ذلك بالضرورة استعادة القانون والنظام وإعادة تنظيم الجيش وقوات حفظ الأمن وتنفيذ الالتزامات قبل الدول الكبرى حتى لا تعطى لها الفرصة للتدخل فى شئون مصر (٣٢) .

ولم يتعرض تقرير دوفرين بشيء من التفصيل لمسألة قناة السويس فقد أورد قوله : « حيث ان الاقتراحات الخاصة بقناة السويس قد سبق إرسالها بمعرفة حكومة إنجلترا الى الدول الأوربية فى منشور جرانفيل (يناير ١٨٨٣) فإنه من الصعب عندئذ تقديم ملاحظات لسيادتكم (لجرانفيل) عن هذا الموضوع المهم » (٣٣) .

وحاول دوفرين - فى حديث له مع شريف باشا - التأكيد على أن هدف الحكومة البريطانية هو إبعاد مصر عن كل نفوذ أجنبى ومساندة قيام حكومة رشيدة (٣٤) .

Ibid.

(٣٠)

Dufferin to Granville, No. 38, Feb, 6, 1883. Parl.

(٣١)

P. Egypt 6 (1883).

وانظر أيضا :

Tissot à Challemel Lacour, Lond, 21. 3. 1883. D.D.F.

1ère . serie. T. 5.

Marlowe., Op. Cit. P.P. 69 — 70.

(٣٢)

Parl. Pop. Egypt 6 (1883) No. 38. Op. Cit.

(٣٣)

Ranidlr à duclerc., Le Caire, Novem 11, 1882.

(٣٤)

D.D.F.T. 4 No. 559.

هذا فى الوقت الذى أكد دوفرين لقنصل فرنسا فى مصر
— ريندر — Rainer — بأن انجلترا ستترك مصر فى الحال
عندما تتأكد من « استطاعة المصريين حكم أنفسهم بأنفسهم (٣٥) » .

غير أن ارسال دوفرين لمصر قد سبب دهشة فى أوساط السلك
الدبلوماسى وبالأخص الفرنسى ، فقد رأت فيه فرنسا اهمالا لدور
تركيا فى المسألة المصرية ، ودليلا على الصعوبات التى تواجه
الحكومة البريطانية فى مصر بشكل لم تتوقعه ، ومحاولتها فى أن
يكون لها سلطة دبلوماسية عليا لتأكيد امتيازاتها هناك ، وأن دوفرين
يتطلع الى أن يكون على قمة امبراطورية عربية تحت النفوذ
الانجليزى (٣٦) .

واذا كانت مهمة دوفرين قد تركزت أساسا على دراسة الوضع
الداخلى فى مصر وتقرير أنسب الحلول للإدارة والسيطرة على
مقاليد الحكم وتوجيهها بطريقة بارعة ، فإن منشور جرانفيل قد
قصد به التعامل مع الدول الكبرى بذكاء لطمأنتها على مستقبل قناة
السويس والأمور فى مصر . فلقد كانت بريطانيا تشعر بضعف حجة
وجودها فى مصر . وكان على سياسة بريطانيا مواجهة السلطان
والخديو والشعب المصرى والاجانب فى مصر وشركة قناة السويس
والدول البحرية الكبرى وفى مقدمتها فرنسا ، وذلك بعد أن وضعت
يدها على مصر وقناة السويس .

ولم تقر كل تلك القوى لبريطانيا باحتلالها لمصر أو تدعيم
مركزها السياسى والحربى فيها ، لذلك نجد الحكومات البريطانية
المتعاقبة تعمل على استرضاء هذه القوى فكانت تعلن بين الحين
والآخر أن احتلالها لمصر مؤقت وأنها ستجلو عنها بعد استقرار
الامن والنظام نهائيا فى ربوع البلاد ويعد توطيد سلطة الخديو .

Ibid. No. 570, December 16, 1882.

(٣٥)

De Noilles à Duclerc, Therapia, Oct. 31, 1882 :

(٣٦)

D.F.T. No. 553.

وكان منشور لورد جرانفيل في ٣ يناير ١٨٨٣ الى الدول الأوروبية الكبرى، أول تلك المحاولات لتهدئة الراى العام الأوربى والدول البحرية على مستقبل قناة السويس وحرية المرور بها . وأنه من المفيد التوصل الى اتفاقية بين الدول الكبرى تضمن حرية المرور لجميع السفن فى جميع الأوقات ، فى السلم والحرب ، على السواء ، شريطة عدم ارتكاب أعمال عدائية بالقناة أو فى تخومها أو فى أى مكان آخر يدخل فى نطاق المياه الإقليمية لمصر (٣٧) .

وقد استخدمت الحكومة البريطانية المرونة والدهاء السياسى فى صياغة مواد هذا المنشور ، فلم تحدد السلطة التى تتخذ التدابير للدفاع عن مصر ، وهل هى الحكومة المصرية ؟ أم الدولة العثمانية بصفتها صاحبة السيادة على مصر ؟ أم الحكومة البريطانية بحكم احتلالها لمصر (٣٨) .

واهتمت معظم الدول الأوروبية بما جاء بمنشور جرانفيل وعلى وجه الخصوص موضوع قناة السويس ، فنجد الحكومة الهولندية تولى اهتمامها بهذا الموضوع مؤكدة أن لها مصالح تجارية كبيرة فى قناة السويس تفوق بعض الدول ، وأعلنت أنها ستتابع الموقف من وجهة النظر المتصلة بمصالحها الشرعية (٣٩) .

وكذلك وافق كالكينوكى Kalnoky - وزير خارجية النمسا - على ما جاء بمنشور جرانفيل بخصوص قناة السويس (٤٠) .

(٣٧) راجع الدراسة التحليلية لمنشور جرانفيل وما جاء ببوده فى البحث الذى قام به : عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتهدئة قناة السويس نكابة فى بريطانيا - مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة ، المجلد ٢٣ (القاهرة ١٩٦٥ - ١٩٦٦) ج ١ ص ١٨ .

(٣٨) المرجع السابق .

(٣٩) Stuart to Granville, Decem. 13, 1883., Parl. P. Egypt 14 (1883) No. 3.

(٤٠) Elliot to Granville, Vienne, January 24, 1883, Parl. P. Egypt 6 (1883).

وقد رأى البعض أن منشور جرانفيل تقرير لاحتلال قناة السويس واتخاذها قاعدة للعمليات الحربية باسم حماية الملاحة في القناة والحيلولة دون الاضرار بها ، وأنها قد فعلت ذلك باسم الخديو توفيق ونيابة عنه وتأييدا لسلطته ، وأنه لم يكن لانجلترا حق التدخل بفضل التعاقد (٤١) .

وعندما اجتمعت الدول في باريس في ربيع عام ١٨٨٥ لوضع مسودة اتفاقية تحدد المركز الدولي لقناة السويس تمسكت انجلترا بمنشورها (٣ يناير ١٨٨٣) ليكون أساس تقرير بنود هذه الاتفاقية (٤٢) .

وفي حقيقة الأمر كان مركز انجلترا في مصر غريبا ، فقد ظلت مصر من حيث الموقف السياسى ومن ناحية القانون الدولى تابعة للدولة العثمانية واعترفت بذلك كل الدول الكبرى ، فكانت معاهدة لندن ١٨٤٠ معاهدة ضمانية مشتركة لحفظ حقوق مصر أمام الدولة العثمانية ، وقد كسبت الدول بفضلها حق التدخل بينها وبين مصر كلما شاء السلطان نقض حقوقها . وقد استعملت الدول هذا الحق مرارا في العصر الذى أعقب المعاهدة ، والمعاهدة الضمانية المشتركة توجب على جميع الدول التى تعاقدت أن تتدخل حين وقوع الحالة المعلقة عليها ، وتمنح كذلك كلا من تلك الدول حق التدخل على حدة ، ولذا لم يكن تدخل انجلترا وفرنسا بمناسبة فرمان ١٨٧٩ مخالفا للقانون (٤٣) . ولكن تدخل انجلترا في مصر بالقوة عام ١٨٨٢ لم يحدث بناء على طلب الدولة العثمانية أو بموافقتها ، ولا بناء على حق جازته انجلترا بالتعاقد . وأما معاهدة لندن فانها قد عقدت لعلاقات مصر مع الدولة العثمانية ، ولم تمنح الدول المتعاقدة حق التدخل في شئون مصر الداخلية (٤٤) .

(٤١) محمد أبو طائلة ، مركز مصر الدولى ص ١١٤ .

(٤٢) راجع الفصل السادس الخاص بتحديد المركز الدولى لقناة

السويس .

(٤٣) محمد أبو طائلة ، مرجع سبق ذكره ص ١٠٠ .

(٤٤) المرجع السابق ص ١٠٣ .

الجلال أم الضم أم الحماية المقنعة على مصر :

وقد اثار الاحتلال البريطاني لمصر الجدل بين رجال الفكر والسياسة ورجال الأعمال في بريطانيا حول طريقة التصرف في هذا الوضع الجديد . فنجد سولسبرى - رئيس المعارضة في ذلك الوقت - رأى أن مغامرة حزب الأحرار باحتلال مصر قد أساءت لسمعة إنجلترا ، وتحدث في مجلس اللوردات ، في ٢٦ أكتوبر ١٨٨٢ ، محذرا الوزراء من الاغراء المتمثل لهم في الاحتلال ومن المستحيل على إنجلترا التهرب من مسئولية عملها وقتذاك (٤٥) .

كذلك وجد سولسبرى نفسه مطلق اليدين في مطلع حكمه ، وان خط سياسته الذي وضعه خلال الأشهر الستة التالية لفترة حكمه قد حددت في الحقيقة تاريخ مصر لأكثر من جيل (٤٦) .

وتحمست غالبية أعضاء حزب المحافظين لمسألة ضم مصر لبريطانيا ، لأنه إذا ضمت إنجلترا مصر إلى أملاكها وأرغمت تركيا على قبول ذلك لزالّت السيادة العثمانية على البلاد ، وعندئذ تصبح قناة السويس تابعة للإمبراطورية البريطانية . ولكن سولسبرى عارض ذلك الأمر لأنه سيصبح عبئا جديدا يضاف لأعباء الإمبراطورية بصفة دائمة ، وان على بريطانيا مواصلة الهدف الذي احتلت مصر من أجله . فلا يمكن مغادرة مصر قبل ضمان إدارة ناضجة وحدود آمنة (٤٧) .

وقد نادى رجال المال والأعمال في بريطانيا بفكرة « الضم » وساندوها لاعتقادهم بأنها خير ضمان لاستثماراتهم المالية في مصر (٤٨) .

Cecil, Life of Marquis of Salisbury. Vol. 3. PP. 94 — 5. (٤٥)

Ibid. P. 232. (٤٦)

Ibid. (٤٧)

Marlowe., Op. Cit., P. 96. (٤٨)

وانطلاقاً من هذه الأسس المعلنة أصبحت الحكومة المصرية - بعد الاحتلال - تحت الرقابة الانجليزية الشديدة ، وقيادتها غير المباشرة . وأصبحت « النصائح البريطانية » ، ذلك التعبير الدبلوماسي المذهب ، أوامر إجبارية يلتزم بتنفيذها الوزراء المصريون ومن اليهم من كبار الموظفين ، فإذا رفض أحدهم أو امتنع عن تنفيذ نصيحة بريطانية كان عليه أن يستقيل فوراً (٤٩) .

ولقد أوضح ملنر : « أن ذلك المصطلح الذى استعمله جرانفيل « giving advice » من جانب رجل مسلح يحتل أرضك هى غى معناها أكثر من مجرد نصيحة أنها أمر » (٥٠) .

وهذه بطبيعة الحال ما أطلق عليه اسم « الحماية المقنعة » شكل الحكم الذى وجد فيه الساسة والخبراء بشئون المسألة المصرية أنه أنسب سبيل لتجنب مشاكل وتعقيدات ومخاطر دولية لا قبل لهم بها . وأن فرض الحماية البريطانية على مصر معناه أن تصبح قناة السويس تحت إشرافها العام . ولكن إنجلترا لم تشأ أن تفسد مركز مصر السياسى والدولى ، وبذلك أصبحت القناة باعتبارها مجرى مائياً فى الأراضى المصرية ينطبق عليها ما ينطبق على سائر أراضى مصر من حيث السيادة العثمانية .

واتسمت سلطة الحكومة المصرية بالطابع الثلاثى : فالقوة التى لها حق الفيتو والمبادأة فى التشريع تمثلت فى الخديو واللجنة الدولية للمدين العام والمستشارين Advisers ، ولكن هذه القوى الثلاث اختلفت فى الدرجة والحجم . وفى الواقع كانت سلطة المندوب البريطانى هى القوة الفعلية فى كل الظروف ، وبدأت بوضوح

(٤٩) عبد العزيز الشناوى ، الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسألتى قناة السويس وجزر أبريد الجديدة . مجلة كلية الآداب ، جامعة القاهرة .
مجلد ٢٢ ج ١ ، مايو ١٩٦٠ ص ٤ .
Milner., England in Egypt. P. 33.
(٥٠).

سلطته في المنشور التاريخي لجرانفيل في ٤ يناير ١٨٨٤ والذي جاء فيه : « ليكن معلوما للوزراء المصريين وحكام الأقاليم أن المسئولية الملقاة على عاتق إنجلترا تجبر حكومة جلالة الملكة على أن تصر على تبني السياسة التي توصى بها ، ومن الضروري عندئذ أن هؤلاء الوزراء أو الحكام الذين لا يتبعون هذا المنهج عليهم أن يستقيلوا » (٥١) .

وما فتىء سياسة إنجلترا يصـرحون عقب الاحتلال ، بأن احتلالهم لمصر مؤقت (٥٢) . ويرى الباحث هنا أن الدوافع وراء الوعود المتكررة بالجللاء إنما ترجع لاحتساس إنجلترا بضعف مركزها القانوني والدولي في مصر ، ومحاولة ارضاء الدول ذات الامتيازات والمصالح في مصر وعجزها عن اصلاح الحالة المالية في مصر ، علاوة على استغلال بسمارك للمسألة المصرية بدهاء ودبلوماسية بارعة وزد على ذلك محاولة إنجلترا ارضاء وتهدئة فرنسا .

وقد أوضحت مراسلات سولسبرى مدى ضيقه بالمازق الدبلوماسية الذي نتج عن الاحتلال ، ففي رسالة الى درمندوولف (٢٣ فبراير ١٨٨٧) كتب يقول : « نحن كمن يسير في قنوات ضيقة معرضين لمخاطر مستمرة بالجروح على احدى ضفاف هذه القنوات فمن جانب نجد الراى العام البريطانى غير مستعد لفكرة الجلاء عن مصر ومازال أقل بالنسبة للتخلي عنها » (٥٣) . وأصبحت مصر بالنسبة لسياسة إنجلترا - كما يصفها مارلو - بمثابة « سجن للدبلوماسية البريطانية » (٥٤) . استغلها بسمارك ، واتبع ما أسماه « سياسة الابتزاز » على حد تعبير سولسبرى ، فكثرا ما كان بسمارك

P.R.O. CAB 87/33/17, cf. Silva. W.A., The expansion (٥١)
of Egypt under Anglo Egyptian condominium. P. 183.

(٥٢) عبد العزيز الشناوى ، وثائق ونصوص من التاريخ الحديث

والعاصر ص ٦٩٦ - ٧٠٩ .

Cecil, Life of Salisbury. T. 4. P. 41.

(٥٣)

Marlowe., Cromer in Egypt. P. 81.

(٥٤)

يخبر سولسبرى بالعروض التى تقدمها له فرنسا للمصالحة على أساس مهاجمة إنجلترا فى مصر ، ومدى التضحيات التى تقدمها ألمانيا برفضها تلك المقترحات وأن تلك التضحيات - التى ذكرها بسمارك - يجب على إنجلترا أن تقدم مقابلا لها . وتمنى سولسبرى ألا تكون لانجلترا قوات فى مصر حتى يمكن لها أن تطلق يدها فى كل العالم (٥٥) .

وقد تأثر سولسبرى بالرأى العام البريطانى المتمسك بالاحتلال ، وقد أوقعه ذلك فى موقف حرج أمام المستشار بسمارك الذى كان يطلب الثمن ليس نظير مساعدته لانجلترا ، ولكن لامتناعه عن الاشتراك فى تحالف ضدها (٥٦) .

وهاهو سولسبرى يبعث الى درمندوولف (٥٧) برسالة فى صيف عام ١٨٨٦ أخطره فيها بأن الرأى العام البريطانى ليس مهيبا بعد لفكرة الجلاء وضرورة ارضاء فرنسا على حساب موقف بسمارك . وكان سولسبرى قد أخطر الملكة : « بأن الاحتلال الدائم لن يكون فقط ضد تعهدنا والتزاماتنا بالجلاء بل ومكلفا جدا ، فهو يعنى شقاقا دائما مع فرنسا وتركيا ، ولكن التزمنا ألا نترك مصر للفوضى الداخلية أو الغزو الأجنبى . وسوف يقترح درمندوولف على الحكومة التركية تعهد إنجلترا بالجلاء عن مصر خلال خمس سنوات ، اذا لم تحدث قلاقل داخلية أو تهديد خارجى ، ولكن سنحتفظ بحق العودة فى أى وقت اذا هددت بخطر الغزو الخارجى أو الفوضى اذا لم توف مصر بالتزاماتها الدولية . وقد توافق الدولة العثمانية على هذه الشروط ولكن فرنسا لن توافق عليها » (٥٨) .

Cecil., Op. Cit., P. 42.

(٥٥)

(٥٦) (وهى رسالة من سولسبرى الى مالت فى ٢٣ فبراير ١٨٨٧) .
Ibid. P. 41.

(٥٧) من حزب المحافظين وسفير فوق العادة للاستانة .

(٥٨) (رسالة سولسبرى لدرمندوولف فى ١٣/٨/١٨٨٦) .

Cecil., Op. Cit., P. 39.

ورأى سولسبرى أن حق العودة لاحتلال مصر سيتيح لانجلترا مراقبة مصر من قبرص ومالطة دون اثاره السكان المسلمين برفرة العلم البريطانى بينهم (٥٩) . وقدم سولسبرى الى درمندوولف بعض النصائح نلخصها فيما يلى :

١ - الجلاء مع بعض التحفظات .

٢ - حق انجلترا فى العودة لاحتلال الاسكندرية عندما ترى انجلترا ذلك ضروريا .

٣ - السيادة على ادارة السكك الحديدية المصرية .

وأوضح سولسبرى فى رسالته : « أنه رغم صعوبة هذه الشروط فلا يمكن التخلي عنها حتى تستقر الحالة فى أوربا ، وإذا استطعنا اقراء المانيا بالسير معنا وخرجنا اقوياء من الانتخابات فلا أرى لزاما علينا تحديد موعد بالجلاء وأعارض مسألة الضم أو تدويل المسألة المصرية » (٦٠) .

وعلى أية حال فان بعثة درمندوولف لمصر هى احدى مظاهر الوعود البريطانية بالجلاء فى اطار الضغوط الدبلوماسية التى تعرضت لها حكومة انجلترا وقتذاك . فأحداث السودان وتوتر العلاقات الفرنسية الانجليزية - بسبب المسألة المصرية - والأزمة الروسية الانجليزية - بسبب أفغانستان ١٨٨٥ - ومحاولة انجلترا أن يكون لها حرية المرور فى مضائق البسفور والدردينيل لتهديد روسيا عند الحاجة . ومحاولة الانجليز عقد حلف مع الدولة العثمانية فيه يحتل الباب العالى مصر وقناة السويس وتكون له حرية العمل فى بلغاريا ويأخذ اعانة من انجلترا قدرها ٢٥ مليون جنيه (٦١) .

Marlowe., Op. Cit., P. 115.

(٥٩)

Cecil., Op. Cit., Vol. 3. P. 232.

(٦٠)

(٦١) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ص ١٦٢ (نقلًا

من الوثائق الالمانية) G.D.D. .

وقد جعلت انجلترا ما جاء بمنشور جرانفيل — بخصوص قناة السويس — أساسا للنص الخاص بقناة السويس في اتفاقية درمندوولف مع الباب العالي ١٨٨٧ الخاصة بالجلاء عن مصر .
فقد تم الاتفاق بين درمندوولف ومحمد كاميل باشا — الصدر الأعظم — ومحمد سعيد باشا ممثل الدولة العثمانية ، على النقاط الآتية :

١ - تدعو الحكومة العثمانية الدول التي أمضت معاهدة برلين للموافقة على حرية الملاحة في قناة السويس .

٢ - تعلن الحكومة العثمانية في هذه الاتفاقية حرية الملاحة في قناة السويس في السلم والحرب على السواء لجميع السفن دون تمييز لجنسيتها .

٣ - تتعهد الدول الكبرى ألا تعوق حرية عبور القناة وقت الحرب ، واحترام ممتلكات شركة القناة ومؤسساتها .

٤ - التزام الدول بعدم حصار القناة ولا يقع اعتداء في منطقتها على مدى ثلاثة أميال بحرية من بورسعيد والسويس .

٥ - يقوم ممثلو الدول الأجنبية في مصر بمراقبة تنفيذ هذه الاتفاقية .
وان يجتمعوا برئاسة مندوب الدولة العثمانية أو من ينوبه الخديو لدراسة الظروف التي ينشأ عنها خطر على القناة ، ويجب أن يجتمعوا مرة على الأقل في السنة .

٦ - يجب الا تقام أية عراقيل في سبيل أية اجراءات تتخذ للدفاع عن مصر ، أو للمحافظة على القناة (٦٢) .

واحتج قنصل فرنسا في مصر على ما جاء باتفاقية درمندوولف وبالأخص مسألة حق انجلترا في العودة (٦٣) . وكذلك أوضح سفير

(٦٢) المرجع السابق ص ١٩٧ - ١٩٨ وانظر أيضا : عبد العزيز

الشناري ، تكتل الدول لتدويل القناة مجلد ٢٣ الجزء الثاني ص ٩ .

Wolff to Salisbury, Const. June 2, 1887. Parl. P. (٦٣)

Egypt 8 (1887) No. 5.

روسيا بالاستانة للصدر الأعظم بأنه قد ضحى بحقوق السلطان لانجلترا (٦٤) . وهدد الباب العالي أنه في حالة تصديقه على الاتفاقية فان فرنسا وروسيا ستكونان في حل من احتلال اراض عثمانية وتبقى بها حتى تحصل على اتفاقية مشابهة لتلك التي وقعت عليها (٦٥) .

ونتيجة لهذه الانذارات - الفرنسية والروسية - طلب الوزراء العثمانيون مهلة من الوقت للتصديق ، ولتباطؤ التصديق على الاتفاقية في الوقت المحدد ، غادر درمندوولف الاستانة بناء على تعليمات سولسبرى في يوليو ١٨٨٧ . وعلى هذا فشلت الاتفاقية وقوت من مركز انجلترا الدبلوماسي لأنها كشفت عن رغبتها في التوصل الى اتفاقية بجلاء حاميتها عن مصر . وبعد فشل الاتفاقية تبني سولسبرى موقفا حازما بالتوصل الى اتفاقية تضمن حماية قناة السويس (٦٦) .

ولقد ضعفت فكرة الجلاء عن مصر بعد عام ١٨٨٧ ، وبمرور الزمن ازدادت المصالح البريطانية وتوطدت في مصر وأصبحت قناة السويس « طريق الامبراطورية » ، هذا علاوة على ازدياد مصالح بريطانيا التجارية والقطنية في مصر (٦٧) .

وتحقق السلطان العثماني من الخطأ الذي ارتكبه عندما أعطى اهتماما كبيرا لنصائح روسيا وفرنسا في موضوع (اتفاقية الجلاء عن مصر) مع بريطانيا (٦٨) . وحاول السلطان في ربيع ١٨٩٠ اعداد مشروع اتفاقية جديدة للجلاء عن مصر على نسق

Cromer. Modern Egypt. Vol. 2. P. 378. (٦٤)

Wolff to Salisbury., Const. July 9, 1887. Parl. P. (٦٥)
Egypt 8 (1887). No. 45.

Hallberg., Op. Cit., P. 290. (٦٦)

(٦٧) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزي لمصر ص ٢٠٢ .

Hallberg., Op. Cit., P. 301. (٦٨)

اتفاقية درمندوولف الا فيما يختص بتدويل القناة وتحديد مدة الجلاء بسنة بعد امضاء المشروع . وأرسلت تعليمات بذلك الى رستم باشا - السفير العثماني بلندن - متضمنة النقاط التالية :

١ - رفض النقاط الواردة في اتفاقية درمندوولف الخاصة بقناة السويس على أساس أن اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ قد وقعت عليها الدول منذ ذلك التاريخ .

٢ - تحديد مدة الجلاء عن مصر بعد توقيع الاتفاقية بسنة واحدة (١٩) .

ولكن سولسبرى رفض مشروع الاتفاقية ووجدها غير مقبولة ورفض دراسة أى اتفاقية تحدد موعداً بانسحاب القوات البريطانية من مصر (٧٠) . وكان سولسبرى قد هنا درمندوولف على نجاحه فى جعل المسألة المصرية تخرج عن النطاق الأوروبى وتصبح مسألة عثمانية - بريطانية (٧١) .

قوات الاحتلال تحكم قبضتها على قناة السويس ومصر :

وكان أول ما فكر فيه المحتل لاحكام قبضته على مصر وقناة السويس وتأمين قواته ، هو تسريع الجيش المصرى ، وتجريد البلاد من كل قوة حربية . وهى قاعدة حرصت السياسة البريطانية على تطبيقها طوال فترة الاحتلال ، وطلبت وزارة الخارجية من خبراء المسألة المصرية ابداء آرائهم بالنسبة للجيش المصرى ، فقدم كل

(٦٩) To German (القائم بالأعمال الالمانى بالاستانة) Wincler

F.O. April 2. 1890. G.D.D. Vol. 2, P.P. 59 — 60.

Hallberg., Op. Cit., P. 301.

(٧٠)

Cecil., Op. Cit., Vol. 4. PP. 236 — 7.

(٧١)

من موني (٧٢) وسسير اوكلاند كولفن (٧٣) تقارير عن الجيش
المصري .

كما قدم مالت - قنصل بريطانيا في مصر - تقريراً عن الجيش
المصري ، طلب فيه أن يتألف الجيش من عدد أقل من ٨٠٠٠ جندي
ولكن مهما كان الأمر فإن أي تنظيم لن يحمي في طياته الأمن
مستقبلاً ، وأن الطريقة الوحيدة للوصول إلى هذه الخاتمة هو
الاحتفاظ بقوة عسكرية مستديمة في السويس ، وقلعة وحامية
للدفاع عنها . كما أن التواجد المستمر للقوات البريطانية في البلاد
سيكون له تأثيره المعنوي وقدرته على حماية الخديو من أي مؤامرة
من جانب جيشه . وأوصى برفع تحصينات الاسكندرية ورشيد
ودمياط وأبي قير (٧٤) .

هذا ولا يخفى علينا أن مالت قد طلب من شريف باشا أن تقوم
الحكومة المصرية ببيع الأسلحة الزائدة والتموينات العسكرية شريطة
أن يتم هذا البيع خارج مصر ، أو إذا تم البيع في مصر أن ينقل
بعد ذلك من القاهرة (٧٥) .

وطلب شريف باشا انقاص قوات الاحتلال لتصل إلى ٢٠٠٠
جندي ، وهو رقم يكفي لحفظ الأمن والنظام في البلاد ، علاوة على
تخفيض الأعباء المالية التي تتحملها الحكومة المصرية كنفقات لقوات

(٧٢) ازيد من التفاصيل عن موقف موني من هذا الموضوع عن الجيش
المصري انظر :

Money to Granville, Sep. 2, 1882, P.R.O. CAB. 37/9/84. No. 4.

Colvin to Granville, August 21, 1882, P.R.O. CAB. (٧٣)
37/9/84.

Malet to Granville, No. 3 & inclousr 9, dated Sept 5, (٧٤)
1882 P.R.O. CAB 37/9/84. Very confidential.

Malet to Granville., Cairo. Novem 2, 1882, Parl. P. (٧٥)
Egypt 1 (1883) No. 105 & Inclosur.

الاحتلال • والاتجاه نحو تكوين جيش وطنى أو قوات شرطة قادرة على أن تحل محل قوات الاحتلال (٧٦) •

ورأى جرانفيل خطورة سحب القوات البريطانية من الاسكندرية فى ذلك الوقت ، وأن وود Wood - سسر دار عام الجيش المصرى (٧٧) - يرغب فى بقاء قوة كافية بالقرب من الاسكندرية وأخرى ببورسعيد والاسماعيلية (٧٨) •

وأيد بارنج رأى الخاص بتركيز الحماية البريطانية بالاسكندرية ، وتخفيض عدد قوات الاحتلال من ٦٧٠٠ جندي الى ٣٠٠٠ جندي ، وانسحابها من القاهرة (٧٩) • ووافقت الحكومة البريطانية على اقتراح بارنج بتخفيض القوات وسحب الحماية من القاهرة ، على أن يقع على عاتق حكومة الخديو مسئولية حفظ الأمن والنظام بمساعدة حكومة إنجلترا (٨٠) •

وكذلك اقترح دوفرين فى تقريره لانشاء جيش جديد لتأمين مصر من خطر غزو أوربى أو عثمانى بالاعتماد على الوسائل الدبلوماسية العادية ، ولكنه رأى أن من الخطأ الاستغناء تماما عن الجيش . فعلى الرغم من أن قوة من رجال البوليس الأشداء تستطيع كبح جماح البدو والمحافظة على خفتى القناة إلا أن مصر ستكون معرضة لقيام بعض الثورات التى قد تصطبغ بالصبغة الدينية ،

Malet to Granville, Cairo., August 26, 1883. Parl. P. (٧٦)
Egypt 1 (1884) Inclosure in No. 3 Memorandum by cdlrif Pasha.

(٧٧) أصدر الخديو مرسوما فى ١٦ يناير ١٨٨٣ بتعيين وود - أحد قواد الحملة الانجليزية قائدا عاما للجيش المصرى ورئيسا لأركان حربيه ، وظل هذا المنصب محصورا فى القوات الانجليزية طوال الاحتلال •

Granville to Baring F.O. 633/7., dated August 31, (٧٨)
1883 in. P.R.O. Cromer private papers. Secret.

Baring to Granville, Cairo. Octo 1. 9, 1883, Parl. P. (٧٩)
Egypt 1 (1884) No. 38.

Granville to Baring., F.O. Novemb, 1, 1883. Parl. (٨٠)
P. Op. Cit. Nos : 54. 55.

ومثل هذه الثورات يجب القضاء عليها عندئذ في المهد قبل استفحالها وازدياد خطورتها (٨١) . ونادى دوفرين بإنشاء قوات حرس الدرك (الجندرمة) لتكون موازية لقوة الجيش ويمكن الاعتماد عليها عند اللزوم لقمع بؤابر أى ثورة عسكرية (٨٢) .

ورأت « لجنة الدفاع عن المستعمرات » Imperial Defence committee ألا تستبقى في مصر أعدادا كبيرة من القوات سوى تلك الضرورية للمحافظة على الأمن الداخلي ، حتى لا تصبح هذه الأعداد الكبيرة حبيسة في مصر ، بينما تحتاج اليها انجلترا في مكان آخر (٨٣) .

كذلك قامت قوات الاحتلال بإلغاء البحرية المصرية ، وكان هدف السياسة البريطانية حرمان مصر من أية قوة بحرية ، لأنها بموقعها الجغرافي الممتاز وشواطئها الممتدة الطويلة تستطيع الحصول على مكانة بحرية مرموقة يخشى بأسها ولاسيما بعد شق قناة السويس . ووقفت بريطانيا بالمرصاد أمام إنشاء مصر لأسطول قوى . ويؤكد ذلك التقارير المرفوعة الى مجلس الوزراء البريطانى وهى تطالب بتجريد سواحل مصر من التحصينات والمعدات العسكرية (٨٤) .

وكذلك طالب كولفن بأن تكون سواحل مصر الشمالية على البحر المتوسط فى المستقبل ساحلا مفتوحا أى تجريد الاسكندرية

(٨١) انظر تقرير دوفرين فى : Parl. Pap. Egypt 6 (1883) No. 38.

(٨٢) مد العظيم رمضان ، الجيش المصرى فى السياسة ١٨٨٥ - ١٩٣٦

ص ٣٦ .

(٨٣) Memorandum by the Imperial Defence committe. to

F.O., No. 38/4/32 dated. April 26, 1904 in P.R.O., CAB.

(وهى مذكرة مرفوعة لوزارة الخارجية البريطانية عن الحماية البريطانية

فى مصر) .

P.R.O., CAB, 37/9/84. No. 3. O. Cit.

(٨٤)

وأبو قير ورشيد من التحصينات الموجودة بها وأن يتم بيع معداتها الحربية (٨٥) .

ووضعت سلطات الاحتلال الخطط لترسيخ قدمها وتأمين أسطولها في البحرين الأحمر والمتوسط وكذلك قناة السويس ، فأتخذت من الاجراءات الخاصة بالبحرية المصرية ونلخصها فيما يلي :

١ - الغاء الأسطول البحرى المصرى وتسريح رجاله .

٢ - الغاء الأسطول التجارى وبيع بواخر البوستة الخديوية الى شركة بريطانية ، واحلال الضباط والفنيين الأجانب محل المصريين فى تسيير هذه البواخر للتخلص من الطبقة البحرية المصرية ، لما لها من تقاليد قديمة متوارثة منذ أوائل القرن التاسع عشر .

٣ - الغاء الترسانة البحرية وتسريح ما بها من عمال مدربين .

٤ - استغلال الامكانيات المصرية فى خدمة المصالح البريطانية التى تتمثل فى :

(أ) تأمين الملاحة على طول الطريق البحرى الى الهند .

(ب) توسيع الموانى المصرية لخدمة النقل البحرى البريطانى الذى يقوم باستيراد القطن والحااصلات المصرية الى بريطانيا وتصدير المصنوعات البريطانية الى مصر .
ولتكوين قواعد حربية للأسطول البريطانى .

(ج) حراسة الشواطئ المصرية الطويلة لمنع تهريب البضائع .

(د) تخريج ضباط يقتصر تدريبهم على الملاحة الساحلية بين الموانئ المصرية فقط ، مع حرمانهم من التدريب الحربي كلية (٨٦) .

وطلب جرانفيل من البحرية البريطانية تواجد قوة بحرية بميناء بورسعيد ، كتلك القوة المتواجدة بميناء الاسكندرية لحفظ النظام في بورسعيد المدخل الشمالي لقناة السويس (٨٧) .

وبالنسبة لحراسة شواطئ قناة السويس فقد نصت المادة التاسعة من اتفاقية ٢٢ يونية ١٨٦٦ : « على أن تبقى القناة البحرية وملحقاتها خاضعة لنظام الشرطة المصري ، ويباشر سلطته عليها مطلقة من كل قيد ، مثلما يباشرها في أى مكان من الاراضى المصرية ، بحيث يحافظ على النظام والأمن العام ويكفل تنفيذ قوانين البلاد ولوائحها » (٨٨) .

ولم تغفل سلطات الاحتلال ، بعد أن وضعت يدها على الجيش والبوليس والجندرية والبحرية ، عن تأمين ضفتى قناة السويس وحراستها بقوات موالية لها . ففي رسالة سرية بعث بها اجرتون Egerton (٨٩) الى جرانفيل أوضحت أن ابراهيم باشا توفيق - محافظ مدينة بورسعيد ومنطقة قناة السويس - قد اقترح طرد كل الملاحطين المكلفين بحراسة ضفة قناة السويس الغربية واحلال قبائل البدو ، لقبيلة الشهاوية ، بالاشراف على حراستها ، وهذه

(٨٦) أحمد عبد المنصف داود - البحرية المصرية ص ٧٣٧ ، عبد الرحمن

الرافعى - مصر والسودان ص ١٩ - ٢٠ .

Granville to Admiralty, F.O. Jan. 18, 1884. Parl. (٨٧)

Pap. Egypt 5 (1884).

(٨٨) عبد العزيز الشناوى ، وثائق ونصوص من التاريخ الحديث ،

ص ص ٦٢٨ - ٦٢٩ .

(٨٩) ادوين اجرتون Edwin H. Egerton (عمل مساعدا

لبارنج ووصل مصر في مارس ١٨٨٤) .

القبيلة قد ثبت عدم ولائها للانجليز خلال الثورة الأخيرة (يقصد الثورة العرابية) ، فقد جرح أحد مشايخها عندما قاتلوا ضد الانجليز فى القسيمة (٩٠) . ثم يستطرد التقرير : « ورجوت نوبار باشا أن يستفسر عن هذا الموضوع وحصل على التوضيحات المطلوبة من الحكومة بالاضافة الى ذلك أبرق نوبار باشا لمحافظ بورسعيد يطلب منه الحضور للقاهرة لتقديم مزيد من التفسيرات حول هذا الموضوع . وعندما حضر محافظ بورسعيد للقاهرة زارنى وتبينت مما قاله لى انه من المرغوب فيه أن تقوم قوات دورية منظمة ، سواء قوات الشرطة أم قوات حرس السواحل لتشكيل « قوة لحماية القناة » ، وأنه على الرغم من ازدياد الأعباء المالية لتلك القوة ، إلا أن هناك أمرا آخر وهو تقليل نسبة كبيرة من التهريب القائمة وقتئذ ، وستصبح الإيرادات موازية للنفقات » (٩١) .

وقد نبه قنصل بريطانيا محافظ بورسعيد الى عدم تعيين من لم يثبت ولاؤهم للانجليز فى حراسة القناة فى المستقبل ، ونبّهه الى أن وظيفته كمحافظ تتطلب قدرا كبيرا من الحيطة والحذر ، ليس فقط من أجل المهام الخطيرة المنوط بها أمام حكومته ، وهى حماية ذلك المجرى الملاهى ذى الأهمية العالمية ، وإنما أيضا عدم اعطاء فرصة لأحد لانتقاده والهجوم عليه خاصة من الجاليات الأجنبية الحاقدة . وأن الانجليز والفرنسيين من الممكن أيضا أن تعملوا أصواتهم بالشكوى إذا ما بدا منه تأييد وجهات نظر إحدى الجنسيات على حساب الأخرى . وللانجليز الحق فى الشكوى عندما يوكل الى قبيلة معادية لها القيام بحراسة ضفة قناة السويس . وكرر النصيحة بأن الطريق الآمن له (للمحافظ) هو التزام جانب الحذر الشديد ، ليس فقط بالنسبة لتعيين المصريين ولكن أيضا بالنسبة لكل شيء متعلق بقناة السويس (٩٢) .

Edwin. H. Egerton to Granville, No. 643, dated. June 22, 1884. In P.R.O. F.O. 78/3723. (٩٠)

Ibid. (٩١)

Ibid. (٩٢)

وعلق كاتب هذه الرسالة ، بأن ابراهيم باشا توفيق قد تعلم في فرنسا ويبدو أنه يفضل الحضارة الفرنسية ، ولكن يبدو أنه شخصية ذات قدرة للقيام بأى عمل حاسم من جانبه في مواجهة السلطات وليس هناك شك في صلاحيته لوظيفته الحالية . هذا وقد وجه ايجرتون نظر الحكومة المصرية ومحافظ بورسعيد ومنطقة القناة الى ضرورة التزام الحذر الشديد في كل شيء يتعلق بالعناية بقناة السويس (٩٣) .

كان قد تم تعيين نائب للمحافظ بالاسماعيلية ، وثبت عدم كفاءته فتم عزله . وتوضح لنا هذه الوثيقة السرية الأمور الآتية :

١ - اهتمام الانجليز في مصر بمسألة تأمين حراسة قناة السويس بقوات موالية لها .

٢ - ابعاد كل من شارك في الحرب ضد الانجليز من كافة الوظائف وبصفة خاصة تلك الأعمال المتعلقة بأمن قناة السويس .

٣ - أهمية التبعية والولاء للانجليز لكل من يعمل في وظائف حساسة .

٤ - رسم السياسة التي يجب على محافظ بورسعيد ومنطقة القناة أن ينتهجها ، وعدم خضوعه لأى تيارات سياسية أو نفوذ أجنبى لخدمة دولة على حساب الأخرى .

٥ - الثقافة الفرنسية دليل عدم الولاء للانجليز والشك في اخلاصهم لهم .

وعلى هذا اهتمت وزارة الداخلية في الحكومة المصرية بحراسة ضفتى قناة السويس والقناة العذبة ، وذلك بتخصيص خفر من عربان قبائل مديريتى الشرقية والقليوبية . وكثيرا ما تضرر محافظ منطقة قناة السويس من عدم استكمال أولئك الخفر فكان يشدد على مشايخ القبائل باستكمال الخفر فى نقاط الحراسة ، وأن

يدفع كل شيخ قبيلة غرامة للخزينة عندما يتأخر فى ارسال أحد الخفراء الى مركز حراسته أو انبعاث الغبار من موقعه • وطلب ناظر الداخلية صدور قرار بهذا الشأن(٩٤) •

قناة السويس والأزمة المالية المصرية :

وفى السنوات الأولى للاحتلال البريطانى ، بعد أن بدأت الحكومة البريطانية فى وضع أسس ادارة الحكم ، حينئذ واجهت مشكلة من أعقد المشاكل وأخطرها هى الأزمة المالية المصرية • فقد واكبت هذه المشكلة شق قناة السويس ، عندما تدفقت رؤوس الأموال الأجنبية على مصر بغية الحصول على الأرباح الباهظة فكانت نذير الارتباكات لخزانة مصر ، والتي اتخذها الاستعمار الأوربى ذريعة للتدخل فى البلاد(٩٥) •

وقد اتسمت الأزمة المالية بالطابع الدولى ، ونجحت الدبلوماسية الفرنسية أيا نجاح وبمساعدة المستشار بسمارك وبتأييد الدول الأوربية ، فى استغلال هذه الأزمة واجبار بريطانيا على الدخول فى مفاوضات ربطت فيها الأزمة المالية بمشكلة قناة السويس كما سنرى • وكانت الحكومة البريطانية تدرك مدى خطورة الأزمة المالية المصرية وحاولت فك أغلال القيود المالية(٩٦) • ولهذا اختارت واحدا من أقدر رجالها الماليين كفاءة وهو - بارنج - ليسيير بمقاليد الأمور فى مصر الى بر الأمان ، لأنه بحل المشاكل المالية

(٩٤) مذكرة مرفوعة من نظارة الداخلية الى مجلس النظار - وثائق القلعة - دار المحفوظات ، محافظ رئاسة مجلس الوزراء المصرى ، محافظة رقم ٥ ملف ١/١٥ بتاريخ أغسطس ١٨٨٥ •

(٩٥) بالنسبة للأزمة المالية فى مصر فى الفترة السابقة على الاحتلال البريطانى ، راجع : السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ، ص ص ٢٩٨ - ٣٠٩ •

Milner, England in Egypt. P. 92.

(٩٦)

تصبح مصر بمأمن عن المؤامرات الدولية والتدخل فى شئونها الداخلية .

ولم تكن قناة السويس وحدها التى كانت تشغل بال الدول البحرية والأوربية وانما كانت الأزمة المالية هى الأخرى تحظى باهتمامهم ، بل أكثرها إلحاحا وفى حاجة الى اتفاق بين الدول . فالتدخل المالى فى مصر ومصالح الدائنين وأصحاب السندات ورؤوس الأموال وحملة أسهم شركة قناة السويس ، كل هؤلاء وقفت وراءهم حكوماتهم . وكل ذلك كان نوعا من الاستعمار الاقتصادى والمالى والتقنى الذى تعرضت له مصر على يد أوربا منذ غزو نابليون لمصر (١٧٩٨) والذى انتهى بالاحتلال البريطانى لمصر (١٨٨٢) (٩٧) .

وعلى أية حال فقد كانت اهتمامات إنجلترا بمصر استراتيجية بالدرجة الأولى ، أما الدول الكبرى فقد كانت اهتماماتها مالية بصفة أساسية . فقيام القضاء المختلط فى مصر (١٨٧٥) وتسوية جوشن - جوبير (١٨٧٦) وإقامة المراقبة الثنائية كلها كانت وراء رغبة الدول الاوربية فى ضمان قروضها ومشاريعها فى مصر ، وأدت الى مطالبة هذه الدول بالتدخل لحماية مصالحها فى مصر . إلا أن الاحتلال الانجليزى لمصر جعل الانجليز يقومون بدور حماية الدائنين الأجانب (٩٨) .

وقد واجهت البلاد أزمات شديدة عقب الاحتلال البريطانى ، فمن نضوب معين الخزانة الى مطالبة الأجانب للحكومة بالتعويضات الجسيمة عن حوادث ١٨٨٢ ، والتى بلغت ٤ ١/٢ مليون جنيه ، الى ظهور وباء الكوليرا . وطالبت الجاليات الأجنبية فى مصر بتعويضها عن الخسائر التى لحقت بها . والمسئول الحقيقى هو الحكومة

(٩٧) تناول جون مارلو ، فى كتابه : النهب الاستعماري لمصر (١٧٨٩ - ١٨٨٢) تحليلا للاستعمار المالى والاقتصادى لمصر . ترجمة عبد العظيم رمضان .

Marlowe, Op. Cit.,

(٩٨)

البريطانية وقوات الاحتلال التي دمرت مدافعها مدينة الاسكندرية ، وتحمل الشعب المصرى آخر الأمر تعويضاتها الجسيمة (٩٩) . ونتيجة لمطالبات الدول اتفقت الحكومة المصرية والدول على جعل البت فى أمر هذه التعويضات من اختصاص « لجنة دولية » شكلت لهذا الغرض فى يناير ١٨٨٣ بعد مراسلات عديدة بين الحكومة البريطانية وحكومات الدول الأوربية المعنية بالأمر (١٠٠) . ومن العجيب ان دفع التعويضات عن هذه الخسائر كان يتم حسب قاعدة : « حسن النية » بالنسبة للتجارة والأثاث والمبانى (١٠١) . وبالغ الأجانب فى مطالبهم وأسرفوا فى التلفيق وتزوير المستندات التى يؤيدون بها مزاعمهم ، وكانت فرصة اغتنموها للاثراء بطريق غير مشروع ، ووجدوا من عطف اللجنة عليهم ، والتى كان أغلبها من الأوربيين (١٠٢) .

وثمة كارثة أخرى نزلت بمصر والمصريين ، هى وباء الكوليرا الذى انتشر فى البلاد عن طريق أحد وقادى السفن البريطانية المارة بقناة السويس قادمة من الهند ، ونزل هذا الوقاد لبورسعيد ومنها الى دمياط حيث انتشر الوباء فى سائر المدن المصرية وبلغ مجموع الذين حصدهم هذا الوباء ٥٨٣٦٩ فردا (١٠٣) . بينما هناك من يقول بأن الوباء قد قضى على ٨٠ ألف أو ١٠٠ ألف شخص (١٠٤) .

(٩٩) راجع تفاصيل ضرب مدينة الاسكندرية فى ١١ يوليو ١٨٨٢ : السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ، ص ص ٣٦٤ - ٣٦٩ .

Tissot a Duclerc., Oct 07, 1882, D.D.F.T. 4. No. 539. (١٠٠)

Colvin, A., The Making of Modern Egypt. P. 39. (١٠١)

(١٠٢) عبد الرحمن الرافعى ، مصر والسودان ، ص ص ٣٦ - ٣٧ .

(١٠٣) راجع بالتفصيل أحداث هذا الوباء الذى عصف بالآلاف الأرواح من

المصريين بسبب قناة السويس فى الفترة من سبتمبر ١٨٨٢ - ابريل ١٨٨٤ فى : Parl. Pap. Egypt 22 (1884).

Colvin., Op. Cit., P. 41.

(١٠٤)

فلقد كان هناك قصور في مراعاة الوقاية في منطقة القناة من جانب السفن العابرة لقناة السويس لشروط الحجر الصحي (١٠٥) .

وهكذا لم تعان مصر فقط من فقد الملايين من إيرادات قناة السويس ولكنها فقدت أيضا عشرات الألوف من أرواح أبنائها في الأوبئة التي جاءت من المنطقة الشرقية عن طريق قناة السويس .

وتحملت الخزانة المصرية عبئا جديدا تمثل في تكاليف قوات الاحتلال والتي قدرت بـ ١٦٠.٠٠٠ جنيه استرليني سنويا ، على أساس قوة قوامها ٤٠٠٠ جندي (١٠٦) . يضاف الى ذلك أحداث السودان وما تكبدته مصر من أموال وأرواح وقدر « ملنر » نفقات الجيش لاعادة السودان بخسارة ٢٠٠.٠٠٠ جنيه استرليني سنويا تحملتها الخزانة المصرية (١٠٧) .

ورفض أعضاء الأحزاب في مجلس العموم البريطاني أن يتحمل البريطانيون بنسب واحدا ، فقد سبق أن تحمل دافع الضرائب البريطاني ضريبة قدرها ٣ ¼ بنس عن كل جنيه استرليني لدفع نفقات جملة ولسلى على مصر ، وهذا — في نظرهم — هو أقصى حد للمساهمة المالية للمشكلة المصرية من أجل حماية المصالح الاستراتيجية البريطانية ، وهي السبب الحقيقي للاحتلال البريطاني (١٠٨) .

وكانت الحكومة البريطانية قد تلقت تقارير عن حالة مصر قبل دخول قوات الاحتلال العاصمة بفترة طويلة ، وذلك لأن الحكومة البريطانية كانت تقدر أهمية المشاكل المالية المصرية وخطورتها على

Cookson (قنصل انجلترا بمصر) To Granville, Januery (١٠٥)

13, 1884, Parl. Pap. Egypt 22 (1884) Inclosure, In No. 17.

Marlowe., Op. Cit., P. 101.

(١٠٦)

Milner, Op. Cit., P. 85.

(١٠٧)

Marlowe., Op. Cit., P. 76.

(١٠٨)

مستقبل مصالحها الاستراتيجية في مصر ، فكلفت كولفن وموني ومالت وبارنج ، وكلهم من الذين عاشوا الأحداث المصرية الأخيرة ، وكان لهم باع كبير في معرفة الأزمة المالية المصرية ، لكي يرفعوا بتقاريرهم للحكومة البريطانية عن الأزمة وطريقة معالجتها .

وكان تقرير « أوكلاند كولفن » أول تلك التقارير (١٠٩) التي ضمتها سجلات رئاسة مجلس الوزراء البريطاني ملف « مقترحات حول مستقبل إدارة الحكم في مصر » (١١٠) وذكر كولفن في تقريره عن الحالة المالية : « ان الالتزامات المالية في مصر لها الصبغة الدولية والتي يؤكد لها قانون التصفية (رسوم ١٧ مايو ١٨٨٠) وسلسلة الاتفاقات التي اعترفت بها جميع المحاكم الدولية ٠٠ أما الاتفاقات التي عقدتها الحكومة المصرية مع آل روتشيلد فلا تدخل ضمن اتفاقيات الدول » (١١١) .

وأضاف التقرير : « يجب مساندة الالتزامات المالية لأن مصر سوف تنظم شئونها المالية في المستقبل ، الا أنها في حاجة الى مراقبة شديدة خصوصا بعد أحداث ١٨٨٢ » غير أن كولفن يعود فيقول : « ولكن الخبرة تؤكد أنه تحت ظل اشراف الادارة الرشيدة ، فان التدخل يمكن زيادته ، ليس فقط لتعويض الديون وانما لاصلاح الادارة أيضا . وأن الضغط على مصر من جانب أوروبا التجارية والصناعية بتدعيم من عملائها الدبلوماسيين ، وتقويتها للمحاكم المختلطة ، كل ذلك يمثل قوة مستمرة ومتزايدة ، وحيث انه من الصعب ازالة هذه العقبة فان أرشد شيء يمكن عمله هو تنظيمها وتوزيعها من أجل منع هيمنتها وسيادتها في وجه كل مقاومة يمكن

(١٠٩) تقريره مؤرخ في ١٢ أغسطس ١٨٨٢ . ولقد عمل كولفن طويلا في المراقبة المالية الثنائية ثم عين مستشارا ماليا للحكومة المصرية عقب الاحتلال والغاء المراقبة الثنائية والف كتابا عن تاريخ مصر الحديثة .

Colvin to Granville, August 24, 1882, P.R.O., CAB. (١١٠)

37/9/84. Secret.

Ibid.

(١١١)

أن تقوم بها مصر . وعلى هذا الأساس لا أمل على الإطلاق في ترك وزراء المالية المصريين يتصرفون بمفردهم في الأزمات المالية الثقال المفروضة عليهم بالارتباطات المالية العديدة الحالية . يضاف الى ذلك وجود إدارة أوروبية قوية ، منها على سبيل المثال : لجنة أراضي الدائرة والأراضي المشتركة والسكك الحديدية ، والتي تعتبر مستقلة عن الحكومة ويديرها أوروبيون . تلك الإدارة التي سببت الكثير من الانتقادات لوجود أعداد كبيرة من الموظفين الأوروبيين يتقاضون مرتبات باهظة ، تمثل عبئا ثقيلا على ميزانية الحكومة المصرية . ولم يكن في مقدور الحكومة المصرية مقاومتها لأنها لم تكن قوية بالقدر الكافي للوقوف في مواجهتها . ويمكن القول ان الحكومة المصرية لا يمكن أن تضع هذه الإدارة الأوروبية في مكانها الصحيح بدون تدعيم ومساندة ((١١٢) .

ويؤكد في تقريره : « أنه طالما بقي الأوروبيون ، فان مطالبهم وادعاءاتهم سوف تبتلع كل موارد مصر ، وتدفع وزير المالية الى النظر الى المصالح المصرية كمصالح ثانوية بالمقارنة مع مصالح حملة السندات . فالحكومة اذا ارادت ابعاد التدخل الأوربي فان عليها ان تضع في اعتبارها - قبل كل شيء - ضرورة دفع البونونات والديون ، وعليها ان تضحى بالفلاحين والاصلاح وتجويع الدولة وارهاق دافعي الضرائب . كل ذلك سيرضى الدائن العام . . وعلى هذا يقتضى الأمر قيام أو وجود نصيحة مالية أوروبية ، ترشدها الوزراء المصريين، والا ستفشل البلاد في الوفاء بالتزاماتها)) (١١٣) .

واكد كولفن « أن الصدام الحقيقي لن يقع بين المستشار المالى والحكومة المصرية ولكن بينه وبين القناصل الأجانب . ولكن مع الخبرة يمكن القول ان مالت أو بارنج وحتى معى (أى كولفن) لم تكن هناك صعاب . فالخبرة بالنسبة للجانب الفرنسى ليست فى مكانها لأن الظروف السياسية لفرنسا والظروف التقليدية للجالية

Ibid.

(١١٢)

Ibid.

(١١٣)

الفرنسية فى مصر تضع عناصر عدم الوفاق والصعوبة بين الموظفين
الفرنسيين هناك هو وضع غير موجود بالنسبة لنا « (١١٤) .

ورأى كولفن الغاء المراقبة الثنائية ، وجعل المندوب الدبلوماسى
مندوبا ماليا أيضا ، وعندئذ ستكون له سلطة التدخل فى الشئون
الداخلية لمصر نيابة عن حكومته (١١٥) .

وأخذت الحكومة بوجهة نظر كولفن وأعطت بارنج سلطات
مالية الى جانب سلطاته السياسية .

كذلك عارض مونى — فى تقريره — المراقبة المالية الثنائية
وطالب بجعلها مراقبة مالية ثلاثية بتواجد ايطاليا والنمسا بالتناوب،
فى محاولة لاضعاف النفوذ الفرنسى . كما طالب ببدل للمراقبة
الثنائية . ورأى مونى أنه تحقيقا لهدف معرفة ما يدور فى جلسات
مجلس الوزراء المصرى علاوة على التأثير على القرارات التى
يتخذها المجلس ، يجب أن يكون وزير المالية فى الحكومة المصرية
انجليزيا لمدة خمس سنوات ، وتعيينه حكومة انجلترا ، أو انشاء
مراقبة مالية واحدة لمدة خمس سنوات (١١٦) .

وكذلك هاجم تقرير مالت ، المراقبة الثنائية ، ورأى أن اختفاءها
سيكون خدمة جليلة للمصريين ، وأن الفرصة متاحة لفرض سيادة
انجلترا والاستفادة من هذه السيادة ، خاصة بعد الانتهاء من
القضاء على الثورة واستعادة سلطة الخديو . وأنه يجب تدعيم
وزيادة النفوذ النجليزى بالنسبة للدول الاخرى (١١٧) . ولقد نجحت
الحكومة البريطانية فى دفع حكومة الخديو لرفع مذكرة باسم

Ibid. (١١٤)

Ibid. (١١٥)

Money to Granville, No. 4. dated, Sept. 2, 1882. in (١١٦)
P.R.O. CAB. 37/9/84.

Malet to Granville, alex. No. 3, dated Sept 5, 1882, in (١١٧)
P.R.O., Cab. 37/9/84. Private.

شريف باشا للحكومة البريطانية تؤكد فيها مساوىء « المراقبة الثنائية » وأن هذه المراقبة تحولت من الصبغة المالية الى الصبغة السياسية ، والتي تهدف فقط حماية مصالح الدائنين الأوربيين (١١٨) .

فأصدرت الحكومة المصرية في ٤ يناير ١٨٨٣ مرسوما بالغاء « المراقبة الثنائية » وتعيين كولفن ، مستشارا ماليا انجليزيا بدلا من هذا النظام (١١٩) .

وأصبح المستشار المالى يمثل بالتدريج حجر الزاوية فى النفوذ الانجليزى فى الحكومة المصرية ، فلقد ظن البعض فى بادىء الأمر أن وظيفة المستشار المالى لن تزيد عن كونه « موظف تنفيذى » . ولكن سرعان ما نمى نفوذه ، وأصبح له مقعد فى مجلس الوزراء - بدون سلطة التصويت - ووضعت الحكومة البريطانية قاعدة هى : « عدم اتخاذ أى قرار مالى بدون موافقة المستشار المالى » (١٢٠) .

وكانت قد جرت مباحثات مستفيضة ومراسلات عديدة حول موضوع المراقبة الثنائية ، يمكن أن نطلق عليها الحوار الدبلوماسى الساخن بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية ، وكان من الصعب ، بطبيعة الحال ، أن تكون المحادثات ودية ، كما كانت من قبل ، لأن موقف البلدين قد تغير ، فبدلا من اللجوء لبحث امكانية عقد شروط اتفاق ، انحصر دور فرنسا فى انتظار الاتصالات التى ستجريها انجلترا التى ترددت فى المحادثات ، متجهة لاعلان نواياها الجديدة عن طريق تصريحات صادرة عن مجلس العموم البريطانى . وواجهت انجلترا عدوا دافع بصلاية عن حقوق فرنسا (١٢١) .

Malet to Granville, Cairo, Novem 7. 1882. Parl Pap. (١١٨)

Egypt 2 (1883), inclo. No. 23.

Rainger à Duclerc, Le Cairo, Feb, 6, 1883. D.D.F.T. (١١٩)
No. 608.

Milner., Op. Cit., P. 106. (١٢٠)

Bourguet, Alfred. La France et L'Angleterre en (١٢١)
Egypte. P.P. 254 — 5.

ومن هذه المراسلات ، رسالة بعث بها جرانفيل الى لورد ليونز - سفير انجلترا بباريس - أوضح له أن حكومة انجلترا تستشير الحكومة الفرنسية في المصالح المشتركة بينهما ، مثل مسألة تعيين مراقبين ماليين : انجليزى وفرنسى ، وقد أظهرت الأحداث الأخيرة أن هذا النظام لا يخلو من عيوب خطيرة . وعلى هذا ترى حكومة انجلترا أنه من المستحسن التخلّى عن وظيفة المراقب كلية والبحث عن نظام آخر ، فيعين الخديو مستشارا ماليا أوربيا محل المراقب ، ليساعد مجلس الوزراء المصرى ، ولكن ليس كوزير للمالية ، كما أن مساعدة المستشار المالى لن تعطيه الحق أو السلطة فى التدخل فى إدارة البلاد ، وإن هذه الفكرة قد أوصت بها حكومة انجلترا لسهولة وبساطتها لكى يطور وينمى الشعب المصرى نفسه بنفسه (١٢٢) .

وكذلك بعث دكلرك الى تيسو - سفير فرنسا بلندن - برسالة خاصة مليئة بالتهكم والسخرية الريرة على موقف انجلترا ، وذلك خلال حديث دار بين دكلرك وليونز ، جاء فيه : « أنه من الخطورة ذكر عيوب المراقبة الثنائية فقط دون ذكر المزايا أيضا ، واستفسر منه عما إذا كان سيلغى المراقبة الثنائية حقا؟ فرد السفير البريطانى : « كبديل للمراقبة فإن الخديو سيعين مستشارا واحدا أوربيا » متهمك الوزير الفرنسى بقوله : « أى انجليزيا ؟ اليس كذلك ، حسنا لكى نضع النقط فوق الحروف ، فإن الذى تقترحه ليس إلغاء المراقبة الثنائية ، وإنما هو إلغاء لدور المراقب الفرنسى ، وهذا أمر غير مقبول ولا يمكن السماح به » وأوضح دكلرك لليونز أن الحكومة البريطانية أمامها ثلاثة بدائل لعملية تنظيم الإدارة فى مصر : « إما بمفردكم أو مع أوربا أو معنا » (١٢٣) .

Granville to Lyons, Confidential, October 23, 1882. (١٢٢)
D.D.F. 4. No. 548.

وهذه الرسالة قدمت الى وزارة الخارجية الفرنسية من طريق ليونز .
Duclerc a Tissot, Paris, Octo 28, 1882. D.D.T. 4. (١٢٣)
No. 551.

ويوضح هذا الحديث بداية الحرب الدبلوماسية التي شنتها فرنسا على إنجلترا ، وبداية لتوتر العلاقات بينهما ليس في مصر وحدها وإنما في بقاع شتى من العالم .

وقد اعترف تيسو في إحدى رسائله ، في هذه الفترة ، أن موقف فرنسا في المسألة المصرية ذو طابع سيؤدى — حتماً — الى فتور في العلاقات بين إنجلترا وفرنسا ، بل ربما يؤدى الى مشاكل خطيرة (١٢٤) .

وتوقع المشاكل والتعقيدات في كل مكان . ولم يخف بعض رجال السياسة الانجليز المخلصين لسياسة الوفاق بين الدولتين ، مخاوفهم ، وأخفى الفريق الآخر عداوته بصعوبة (١٢٥) . وأضاف « أن مسلك جارتنا على الجانب الآخر من بحر المانش يتسم بالغباء ، وسوف يترجم قريباً في المسائل العديدة التي تعالجها مع الحكومة البريطانية ، فسوف يواجهون بعداوة في كل مكان : في كندا ومدغشقر وتونس والكونغو » (١٢٦) .

وأخبر دكلرك جرانفيل أن الحكومة الفرنسية سوف يكون لها حرية العمل في الشئون المصرية (١٢٧) .

وبرزت حرية العمل هذه في العداوة الفرنسية الرسمية تجاه الاحتلال الانجليزى لمصر ، محلياً ودولياً ، واستمرت هذه الحرب الدبلوماسية واحداً وعشرين عاماً ، فلم تكن هناك دولة أوروبية لها مصالح في مصر مثلما هو موجود لفرنسا وإنجلترا (١٢٨) .

وقد نظر الموظفون الفرنسيون في مصر ، وكذلك الرأى العام الفرنسى ، للاحتلال الانجليزى وما تلاه من الغاء للمراقبة المالية

Tillot a Duclerc Novem. 4, 1882 D.D.F.T. 4. No. 555. (١٢٤)

Ibid. (١٢٥)

Ibid. (١٢٦)

Marlowe, Op. Cit., P.P. 70, 238. (١٢٧)

Ibid. (١٢٨)

الثنائية على أنه : «ذروة المؤامرات المدروسة لطرد الفرنسيين من مصر وإقامة نفوذ إنجليزى له السيادة المطلقة فى البلاد» (١٢٩) .

ويرى مارلو « أن أحد دروس المراقبة الثنائية هو أن النفوذ الأوروبى الفعال لا يمكن تعضيده إلا بمعرفة القوة العسكرية . وهكذا فشلت المراقبة الثنائية لأنها لم تجد هذه المساندة » (١٣٠) .

فمشاكل فرنسا الداخلية وضعف مركزها الحربى ساعد انجلترا على حرية العمل فى مصر (١٣١) .

وقد بلغت الحالة المالية المصرية من السوء حدا جعل سولسبرى يصرح (فى أغسطس ١٨٨٧) بأن العلاج الحقيقى لكل مشاكله فى القاهرة لا يتركز فى التعاون مع السلطان ولكن فى « التحرير المالى لمصر » (١٣٢) .

ونبه بارنج الحكومة البريطانية ، فى أواخر عام ١٨٨٣ بخطورة الحالة المالية وطالبها بضرورة الدخول فى مفاوضات مع الدول الكبرى لتعديل قانون التصفية ، وللحصول على قرض يساعد الحكومة المصرية لدفع التعويضات والالتزامات الملحة الأخرى (١٣٣) .

كذلك كان بارنج قلقا ازاء مسألة مطالبية الدول الكبرى بتخفيض نسبة فوائدها الثابتة فى قانون التصفية ، لهذا أوصى بدلا من ذلك أن تقوم الحكومة البريطانية بتحرير الخزانة المصرية من بعض أعباء مصاريف قوات الاحتلال ، وكذلك الموافقة على تخفيض

Ibid. P. 238.

(١٢٩)

Ibid. P. 71.

(١٣٠)

Tissot a Duclerc, Lond. Decem 15, 1882, D.D.F.T. 4. No. 578.

(١٣١)

Colvin, Op. Cit., P. 157.

(١٣٢)

Marlowe., Op. Cit., P. 84.

(١٣٣)

نسبة الفائدة التي تحصل عليها من أسهم قناة السويس ، التي كانت قد اشترتها من الحكومة المصرية (١٣٤) .

تلك الأسهم التي تمكن دزيرلى فى عام ١٨٧٥ من وضع يد بريطانيا عليها . وعندما تم البيع تعهدت الحكومة المصرية بدفع فوائد الأسهم (٥ ٪) ، ووصلت قيمة هذه الفوائد الى ٨٥٨ر١٩٣ جنيه استرليني سنويا ، أى ما يعاود ٨٢٨ر١٩٨ جنيه مصري ، وأن يتوقف هذا الدفع اعتبارا من يوليو ١٨٩٤ (١٣٥) .

وقد أيد سولسبرى بارنج بخصوص المسألة المالية ، وذهب فى تأييده لبارنج الى الحد الذى وافق فيه على تأجيل دفع أقساط الفوائد المستحقة للحكومة البريطانية عن أسهم قناة السويس (١٣٦) .

وكانت نسبة التخفيض المقترحة لفوائد أسهم قناة السويس $\frac{1}{4}$ ٪ (١٣٧) ، بينما نجد أن نورثبروك اقترح أن تخفض الفوائد التى تدفع عن أسهم قناة السويس بمعرفة الحكومة المصرية من ٥ ٪ الى ٣ ٪ أو الى $\frac{3}{4}$ ٪ على الأقل ، وذلك تحقيقا لرغبة مصر فى تخفيضها الى $\frac{3}{4}$ ٪ (١٣٨) .

وقد طلب تشيلدرز تعديل نسبة تخفيض فوائد أسهم قناة السويس من $\frac{1}{4}$ ٪ الى $\frac{1}{4}$ ٪ فقط حتى يكون هناك توازن بين نسبة تخفيض الفوائد بنفس المستوى ، مثل الذى تم للأوربيين وأن مصر

Baring to Childers, F.O., No. 633/5 dated, Mar. 4, (١٣٤)
1884 in P.R.O. Cromer Papers.

(١٣٥) عن موضوع صفقة الأسهم راجع : السبد جلال ، الصراع الدولى
حول استغلال قناة السويس ، ص ص ٣٢٩ — ٣٦٦ .

Mansfield. P., The British in Egypt. P. 102. (١٣٦)

Farnie., Op. Cit., P. 106. (١٣٧)

Ibid. P. 327. (١٣٨)

دفعت ٤١٪ فوائد أسهم قناة السويس عن العامين (من ١ فبراير ١٨٨٤ الى ٣٠ نوفمبر ١٨٨٦) (١٣٩) .

وتقدمت الحكومة البريطانية للدول في مؤتمر لندن - الخاص ببحث الأزمة المالية المصرية - من أجل الحصول على امتيازات مالية لمصر ، وبالأخص تخفيض نسبة فوائد الأرباح على السندات المصرية والتي يمكن موازنتها بتأجيل الفوائد المستحقة لانجلترا على أسهمها في قناة السويس . ورفض مؤتمر لندن السماح بمثل هذا التخفيض في الفوائد لمصلحة الدين المصري (١٤٠) .

وقد رأى بارنج أن تتحمل الحكومة البريطانية عبء دفع الفوائد من وجهة نظر المصالح الاستراتيجية البريطانية في مصر - متمثلة في قناة السويس - من أجل تجنب المزيد من التدخل الدولي في المالية المصرية (١٤١) .

وكان جلدستون قد فكر في طلب قرض بضمان قيمة فوائد أسهم إنجلترا في شركة قناة السويس ، إلا أن هذا الاقتراح رفض ، وكانت هذه أول محاولة من جانب حزب الأحرار البريطاني لتحويل الأسهم الى مجال للكسب المادي ، وأن يضمن الانتقام لعملية حزب المحافظين عام ١٨٧٥ ، وعارض مجلس الوزراء الفكرة في أبريل عام ١٨٨٤ (١٤٢) .

وعندما أحست الحكومة البريطانية بتعقد الأزمة المالية ، بعث جرانفيل في ١٩ أبريل ١٨٨٤ للدول الأوروبية الكبرى بمقترحات لعقد مؤتمر دولي لعلاج الأزمة المالية المصرية (١٤٣) . وقد تبع ذلك

Ibid.	(١٣٩)
Ibid.	(١٤٠)
Ibid	(١٤١)
Ibid.	(١٤٢)
Colvin, Op. Cit., P. 157.	(١٤٣)

سلسلة من المحادثات غير الرسمية بين الحكومتين الفرنسية والانجليزية ، استمرت خلال شهرى مايو ويونية ، وتناولت تلك المحادثات المسائل المالية والسياسية بشكل أوسع فيما يتعلق بالاحتلال البريطانى (١٤٤) .

وانتهزت الحكومة الفرنسية هذه الفرصة وربطت الأزمة المالية بمسألة قناة السويس ، وشددت من ضغطها السياسى على انجلترا لتحملها على الجلاء عن مصر وتسوية مسألة قناة السويس ، وقد تم الاتفاق بين الدولتين على أن تجلو انجلترا عن مصر فى مطلع عام ١٨٨٨ وتتعهد فرنسا بعدم احتلال مصر . وتقدم الحكومة البريطانية - قبل جلائها - مشروعا للدول الكبرى يقرر حيده مصر حيده دائمة على غرار الحيده المقررة لبلجيكا . وان تقدم الحكومة البريطانية مشروع اتفاقية دولية تنظم حرية المرور فى قناة السويس على ضوء المبادئ الواردة فى المنشور البريطانى ٣ يناير ١٨٨٣ . وان الحكومة البريطانية تعلن أن تنفيذ الجلاء وتقرير حيده مصر ، وعقد اتفاقية قناة السويس ، كل ذلك متوقف على تسوية المالية المصرية (١٤٥) .

ويعتبر هذا الاتفاق أول اتفاق سياسى مؤقت يعقد بعد الاحتلال بين بريطانيا وفرنسا بشأن المسألة المصرية (١٤٦) .

وعقد المؤتمر بلندن (من ٢٨ يونية الى ٣ أغسطس

Marlowe., Op. Cit., P. 99.

(١٤٤)

Parl. Pap. Egypt No. 23 (1884) No. s, 11, 12, 16, June 17. 1884.

(١٤٥)

وانظر ايضا : عبد العزيز الشناوى ، أريد الجديدة وقناة السويس .

ص ص ٧ - ٨ .

(١٤٦) عبد العزيز الشناوى ، المرجع السابق ، ص ٩ وهامشها .

(١٨٨٤) (١٤٧) • ورأس جرانفيل وتشيلدرز المؤتمر ، وكان بارنج قد استدعى الى انجلترا ليشترك فى المباحثات المبدئية للمؤتمر • ولم تكن هناك حقيقة مؤكدة حول مشاورات ومداولات المؤتمر ، فقد كانت الأمور الظاهرية ، هو الاهتمام بالمسائل المالية ، ولكن فى حقيقة الأمر اهتم المؤتمر بالمناورات السياسية المعقدة (١٤٨) • حيث حاول المندوب الفرنسى تدويل الأزمة المالية فى الوقت الذى حاول مندوب انجلترا التقليل من التدخل الدولى فى المشكلة ، ووجد مندوب فرنسا مساندة من مندوبى المانيا والنمسا والروسيا (١٤٩) •

وحاول المندوب الفرنسى التأثير على مندوب ايطاليا ، فأوضح الأول أن قناة السويس لا يمكن أن تصبح طريقا ملاحيا « انجليزيا - مصريا » ، ولا أن يصبح البحر الأحمر « بحيرة بريطانية » • فمصالح فرنسا فى الهند الصينية ومدغشقر لا يمكن اهمالها ، ومن ثم فإن مقاومة أطماع انجلترا الاستعمارية يجب أن تكون هدف الدول الأخرى • وأوضح له أن موقف فرنسا يشبه موقف ايطاليا بممتلكاتها فى البحر الأحمر ، ومركزها كدولة من دول البحر المتوسط لا يمكن لها أن تقف غير مكترثة بالنسبة لقناة السويس لأن لايطاليا مصالح حيوية فى مصر (١٥٠) •

وعلى هذا حث جول فيرى ايطاليا للتعاون معها للمحافظة على الطابع الدولى لقناة السويس ورغب فى أن تشارك ايطاليا فرنسا فى هذا الموضوع لأن التعاون بينهما لمصلحة الطرفين ، وحث سفير

(١٤٧) حضر هذا المؤتمر سفراء : فرنسا ومانيا والنمسا وايطاليا والروسيا والدولة العثمانية وانجلترا ، راجع بالتفصيل بروتوكولات مؤتمر لندن المذكور والمنشور فى مضابط البرلمان البريطانى :
Parl. Pap. Egypt No. 30 (1884).

Marlowe., Op. Cit., P. 100. (١٤٨)

Cocheris., Op. Cit., P.P. 178 — 187. (١٤٩)

Jules Ferry a Decrais (سفير فرنسا بروما) (١٥٠)

Paris, 17 April, 1884. D.D.F. 1er ser. T. 5. No. 239.

فرنسا بروما لتحقيق هذا الهدف ، حتى لا تقف ايطاليا فى المؤتمر
متخذة « دور المتملق لانجلترا » •
«Role de caudataire l'angleterre» (١٥١) •

وعلى أية حال لم توفق الدبلوماسية الفرنسية بهذا الصدد ،
ووقف المندوب الايطالى على الحياد فى المؤتمر (١٥٢) • وعاد
الخلاف يطل برأسه ، أعنف ما يكون ، بين فرنسا وانجلترا وتعذر
على مندوبى الدول التقريب بينهما ، وأعلن فى نهاية المؤتمر تأجيله
الى أجل غير مسمى (١٥٣) •

بعثة نورثبروك لمصر أغسطس ١٨٨٤ :

وأحست حكومة انجلترا بحرج موقفها ، بعد فشل مؤتمر لندن،
الذى تكتلت فيه الدول أمام بريطانيا ، لذلك أوفدت نورثبروك (١٥٤)
— حاكم الهند السابق — الى مصر لدراسة الحالة المالية واسداء
النصح للحكومة المصرية (١٥٥) •

ولم تكن مهمة نورثبروك فى الحقيقة الا وسيلة لدرء الفشل
الذى منيت به حكومة جلادستون ، يبدو ذلك فى قول بارنج : « أنه
لا يوجد الا القليل لكتابة تقرير عنه فالحقائق الرئيسية كانت واضحة
لكل العالم » (١٥٦) •

Ibid.

(١٥١)

Cocheris, Op. Cit., P.P. 178 — 187.

(١٥٢)

Parl. Pap., Egypt 30 (1884), Protocole No. 7, August 2, 1884.

(١٥٣)

(١٥٤) هو ابن عم بارنج ، تدرج فى المناصب ومنح لقب لورد نورثبروك
وعين حاكما عاما للهند ، وعمل بارنج سكرتيرا خصوصا له فى الفترة من ١٨٧٢
الى ١٨٧٦ • انظر : هنز رزير ، مصر فى عهد الاحتلال البريطانى ، ص ١٥ •

Granville to Dufferin, August 6, 1884, Parl. Pap. (١٥٥)

Egypt 35 (1884). No. 2.

Cromer, Modern Egypt. Vol. 2. P. 367.

(١٥٦)

ولقى تعيين نورثبروك ترحيبا من بارنج ، للعلاقة القديمة التي ربطتهما ، وتطلع بارنج الى استخدام نورثبروك لكي يفرض على مجلس الوزراء البريطانى الحل الذى يراه بالنسبة للمسألة المصرية، ذلك الحل الذى سبق أن وصفه جرانفيل منذ عام مضى بأنه «متطرف جدا» (١٥٧) .

وكانت الحالة المالية فى مصر قد ازدادت سوءا بسبب أحداث السودان علاوة على أن وزارة الخزانة البريطانية أصرت على حصولها على نفقات جيش الاحتلال وعلى فوائد أسهم انجلترا فى شركة قناة السويس من الحكومة المصرية (١٥٨) .

واعترف تقرير نورثبروك (السرى) الذى بعث به للحكومة البريطانية بالموقف السيئ الذى وقعت فيه الدبلوماسية البريطانية بعد أن تعرض موظفو الحكومة المصرية الذين نفسذوا تعليمات نورثبروك لمخاطر حكم من القضاء عليهم . وتكتل الدول الأوربية ضد الحكومة المصرية . لذلك أوصى نورثبروك - فى تقريره - بضرورة التزام الحكومة البريطانية بمساندة الموظفين المصريين الذين ينفذون تعليمات الحكومة البريطانية ، أى منع تنفيذ حكم المحكمة ضد هؤلاء الموظفين ، وعندئذ ستجد بريطانيا نفسها فى صراع مع الدول الكبرى الذين هم حماة المحاكم المختلطة (١٥٩) .

وعبر نورثبروك عن أسفه لموقف ألمانيا غير الودى واقتفاء النمسا أثر ألمانيا وتردد إيطاليا وحث على جذب إيطاليا للحصول على تعاونها الودى ، وبالنسبة لموقف السلطان رأى ضرورة الحيلولة دون ارتباطه فى تحالف ضد انجلترا ويمكن تحقيق ذلك بالموافقة على استقبال المندوب الخاص الذى يرغب الباب العالى فى إيفاده (١٦٠) .

Marlowe, Op. Cit., P. 101.

(١٥٧)

Ibid.

(١٥٨)

A report presented to the Cabinet by Northbrook.,

(١٥٩)

Cairo, Decem, 16, 1884, Confidential. P.R.O., CAB. 37/13/50.

Ibid.

(١٦٠)

ورأى نورثبروك أن أحسن فرصة لتسوية المسألة المالية هو عن طريق المفاوضات المباشرة مع فرنسا ، وأن فرى لا يميل الى التوصل الى اتفاقية ، وطلب توجيه تعليمات للورد ليونز لكى يوضح للحكومة الفرنسية : « أن المقترحات التى قدمناها ليست انذارا ، واننا مستعدون للتفاوض ولكن بشرط ايقاف أعضاء صندوق الدين للحكم الصادر ضد الموظفين المصريين الى أن تتضح نتائج مفاوضاتنا . والسبب فى تقديمنا هذه الشروط ، هو أنه فى حالة تنفيذ حكم المحكمة سوف تغل أيدينا وتصبح التسوية مستحيلة ، وفى استطاعة فرى ارسال تعليماته الى شيفالييه Chevalier - مندوب فرنسا فى صندوق الدين - فى أسرع وقت (١٦١) » .

وأكد تقرير نورثبروك على ضعف موقف المفاوض البريطانى وأن الحل فى نظره هو : « أن دفع الفوائد بالكامل هو الاغراء الوحيد الذى يمكن تقديمه لضمان اتفاق عاجل فى الراى بين الدول الكبرى فى أى تسوية مرضية خاصة بالمسألة المالية المصرية ، والذى يهمنى بالدرجة الأولى تفادى الضغوط على الحكومة المصرية فى هذه المسألة ويحدونى الأمل فى تحديد الموقف المعادى للدول الكبرى ازاء استمرار احتلالنا لمصر عن طريق الدعوة للتصديق على العرض الذى تقدم به جرانفيل فى منشوره المؤرخ فى ٣ يناير ١٨٨٣ من أجل حرية الملاحة فى قناة السويس وأعتقد أن هذا المنشور سيساندنا ويدعم مفاوضاتنا » (١٦٢) .

وبتحليل تقرير نورثبروك نخلص للنتائج الآتية :

- ١ - خطورة الموقف البريطانى بالنسبة للآزمة المالية أمام تكتل الدول الأوربية .
- ٢ - ضرورة اختيار وزير يتمتع بشخصية قوية للوقوف فى وجه المؤامرات .

Ibid.

(١٦١)

Ibid.

(١٦٢)

٣ - تصل أوامر الحكومة البريطانية للمبعوث البريطانى ومنها للحكومة المصرية ثم الى الموظفين المصريين الذين ينفذون هذه الأوامر ، وهم الآن عرضة للسجن ويجب حمايتهم ومساندتهم .

٤ - نصح نورثبروك بالمفاوضات المباشرة للخروج من الأزمة والتوصل الى اتفاقية .

٥ - أوقع سلوك نورثبروك الحكومة المصرية فى مأزق خطير وأربك حكومة انجلترا .

٦ - اعترف نورثبروك بأن مشكلة حرية المرور فى قناة السويس - اذا تم حلها - عن طريق منشور جرانفيل - ستؤدى الى تهدئة الموقف الأوروبى المعادى لانجلترا أو على الأقل تحييده ، بالتغاضى عن استمرار الاحتلال . أى أن المشكلة المالية ومشكلة قناة السويس متلازمتان ومرتبطة الواحدة بالآخرى .

واعتقد بارنج أن توصيات نورثبروك ، التى هى فى لحمتها وسداها ، شبيهة بتوصياته السابقة ، سيصبح لها وزنها ، نظرا لنفوذ نورثبروك فى الوزارة ، وبعث بارنج فى ١٠ نوفمبر ١٨٨٤ يحث جرانفيل على الإسراع بحل المسألة المالية لخطورة الموقف الداخلى فى مصر ، وإذا تم حل المسألة المالية فستحل المشاكل المصرية الأساسية (١٦٣) .

واصطدمت مقترحات نورثبروك بصعاب فى الوزارة خشية الصراع مع الدول وردود الفعل ، كذلك خشيت من معارضة مجلس العموم البريطانى . ونتيجة لاصرار تشيلدرز ، الذى وجد مساندة من جلادستون ، فشلت مقترحات نورثبروك ، واتجه رأى وزارة الخزانة البريطانية الى التفاوض مع الدول الكبرى للتوصل الى تسوية معها بضماناتها . وأخطر جرانفيل بارنج أنه كان يود نجاح مقترحات نورثبروك الا أن الوزراء - أعضاء مجلس العموم - لم

يوافقوا على تقديمها للمجلس • وتأثر بارنج لفشل مقترحات نورثبروك ، فقد كان يعتقد أن فشلها قد أضاع هذه الفرصة النادرة لاصلاح الأمور (١٦٤) •

ونجحت الدبلوماسية الفرنسية في قيادة الحملة ضد انجلترا في المسألة المالية ، فقد أوعزت الى المانيا وروسيا بأن تطلبا تعيين مندوب لكل منهما في صندوق الدين العمومي في مصر ، أسسوة بفرنسا وبريطانيا وايطاليا والنمسا والمجر (١٦٥) •

وكان فرى قد أعلن من قبل في البرلمان الفرنسي أن مصر ليست أرضا انجليزية أو فرنسية وإنما هي أرض دولية أوربية (١٦٦) •

وعندما رفض نوبار باشا - رئيس الوزارة المصرية - طلب المانيا والروسيا ، مستندا الى أنه يضيف أعباء مالية على كاهل ميزانية مصر ، احتجت المانيا والروسيا لدى بريطانيا وأبلغتها أن هذا الرفض يؤدي الى تأخير تسوية الأزمة المالية المصرية (١٦٧) • كذلك كان لفرنسا يد في تحريض أجنب الاسكندرية لتنظيم المظاهرات احتجاجا على تأخر الحكومة المصرية في أداء التعويضات المحكوم بها لهم عن الأضرار التي لحقت بهم ابان الثورة العربية (١٦٨) •

وازاء كل هذه الضغوط الدولية ، عادت انجلترا تطرق باب المفاوضات مع فرنسا والدول الاوربية الأخرى وتشركها معها في علاج الأزمة المالية ، ورضيت أن يكون أساس المفاوضات من جديد

Ibid.

(١٦٤)

(١٦٥) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٩ •

(١٦٦) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الإنجليزي لمصر ، ص ٨١ •

(١٦٧) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ، ص ٩ - ١٠ •

(١٦٨) المرجع السابق ص ١٠ ، وراجع بالتفصيل هذا الموضوع :

« حادث جريدة البسفور اجيبسيان » لنفس المؤلف ، في المجلد التاسع من مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية سنة ١٩٦٣ •

المشروع الذى سبق أن قدمته فرنسا فى مؤتمر لندن ، وبذلك استمالتها الى الاتفاق ، كما استمالت المانيا والروسيا بأن جعلت لكل منهما عضوا فى صندوق الدين (١٦٩) .

كما وافقت الدول على تكوين لجنة دولية للنظر فى المالية المصرية ، اذا لم يتمكن بارنج من اصلاح المسار المالى خلال ثلاثة اعوام (١٧٠) .

وقد استطاعت الدبلوماسية الفرنسية بمساعدة بسمارك استغلال الأزمة المالية المصرية وربطها بمشكلة قناة السويس ، وتكتل الدول ضد انجلترا فى هذا الشأن . وبهذا العمل البارع دفعت مسألة قناة السويس من مرحلة التجمد التى أعقبت منشور جرانفيل ١٨٨٣ الى مرحلة نشطة من المباحثات . فالمراسلات الدبلوماسية الفرنسية العديدة المنشورة فى الوثائق الفرنسية توضح لنا ذلك بجلء . وفى رسالة بعث بها جول فرى - رئيس وزراء فرنسا - الى كورسيل أوضح فيها أن اتجاه السياسة الفرنسية يهدف الى عدم الانتهاء من المسألة المالية والتصديق عليها قبل الحصول من انجلترا على الاتفاق الخاص بقناة السويس وهو على رأس الموضوعات (١٧١) . وظلت الحكومة الفرنسية متمسكة بخطتها هذه ، وهى اقحام مشكلة قناة السويس مع الأزمة المالية المصرية ، فاشتطت الشروع فورا وفى نفس الوقت فى تسوية هذه المسألة على أساس وضع نظام نهائى يضمن حرية المرور للسفن التجارية والحربية فى قناة السويس ، فى اوقات السلم والحرب لجميع الدول ، وأنها بتقديم مقترحاتها لتسوية المسألة المالية المصرية قد أقامت الدليل على روح المسالمة ورغبتها الصادقة فى تذليل الصعاب التى تؤخر انجاز مهمة اعادة تنظيم مصر ، وهى مهمة كرسست الحكومة البريطانية لها

Ferry a Ambassadeurs de France, Jan 23, 1885, (١٦٩)
D.D.F.T. 5. No. 538.

Parl. Pap. Egypt 6 (1885). : وانظر ايضا : Ibid (١٧٠)

Ferry a Courcel. January 2, 1885. D.D.F.T. 5., No. 601. (١٧١)

جهودها (١٧٢) . وأكدت الحكومة الفرنسية أن إعادة النظام المالي والإدارى فى مصر ليست المسألة الوحيدة التى تهتم الدول بتسويتها، فهناك مسائل أخرى ذات صبغة مستعجلة مماثلة ، ولها تأثير بالغ الأهمية على مصالح الدول ، وقناة السويس تأتى فى مقدمة هذه المسائل ، وقد أطلقت عليها « المشكلة الأوربية الكبرى » وأن هدف الدول هو وضع نظام دولى يكفل حرية المرور فى قناة السويس فى كل الأوقات ولجميع الدول . وطالبت بالشروع فوراً فى حل موضوع القناة عن طريق عقد مؤتمر أو أية وسيلة أخرى دون انتظار نتيجة التحقيق المقترح فى الموقف المالى للحكومة المصرية ، وأن التسوية المنشودة هى بمثابة تعويض عادل للتضحيات المالية التى سسوف تفرضها الدول على رعاياها فى سبيل تدعيم المالية العامة لمصر . وأكدت الحكومة الفرنسية أن الحكومة البريطانية لن ترفض الموافقة على اقتراح سبق لها أن قامت بوضع أسسه بوضوح وإخلاص فى منشور جرانفيل (يناير ١٨٨٣) ومذكرته المؤرخة فى ١٦ يونية ١٨٨٣ (١٧٣) .

دور ألمانيا فى ربط المسألة المالية بمشكلة قناة السويس :

ولم يكن يقدر للدبلوماسية الفرنسية هذا النجاح فى إثارة موضوع قناة السويس لولا مساندة وتأييد بسمارك الحاسم لها . فقد شهدت هذه الفترة تقارباً سياسياً بين حكومتى ألمانيا وفرنسا . وبهذا التقارب تحقق النجاح الساحق على الدبلوماسية البريطانية فى المسألة المصرية وقناة السويس .

وقد تبوّدت فى هذه الفترة مراسلات عديدة بين الحكومتين بخصوص الأزمة المالية وقناة السويس يتضح منها براعة بسمارك فى إثارة المسألة المصرية واستغلالها بدهاء ، وسعيه لتدويلها . . . ففى إحدى الرسائل التى بعث بها كورسيل إلى قرى ، شرح له أن

(١٧٢) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ، ص ١١

(١٧٣) المرجع السابق ، ص ١١ - ١٢ .

بسمارك لا يرفض مبدأ الضمان الدولى المصرى ، ولكنه يجذ بشدة مشروع المؤتمر ، ويفضل أن يتم ذلك بسرعة ، أما الموضوعات الأخرى فلا تحتاج للسرعة . فقد رأى بسمارك أن تترك المشاكل لكى تتضاعف أمام بريطانيا فى مصر . وحث بسمارك الحكومة الفرنسية فى هذه المذكرة على ضرورة تجديد الاقتراح الخاص « بلجنة التحقيق الدولية » Enquête International حول المركز المالى لمصر . وأكد بسمارك أن الزمن يعمل لصالح فرنسا والمانيا ، وأن نفاد صبر مستحقى التعويضات سيقع عبئه على الانجليز (١٧٤) .

وكذلك أرسل بسمارك بمذكرة للحكومة البريطانية (يناير ١٨٨٥) تميزت بلهجتها الحازمة ، فيذكر بسمارك أن حفظ النظام والأمن فى مصر وحماية مصالح الشعوب الأوربية المختلفة فيها واستخدام قناة السويس ، هذه المسائل كلها لا تهم بريطانيا دون سواها من الدول ، بل على العكس هى مسائل تهم جميع شعوب أوربا . ومضى بسمارك يقول فى مذكرته أن غالبية الدول الأوربية لا تهتم بمسألة الديون فحسب بل تنظر أيضا الى قناة السويس باعتبارها شرياننا مهما يربطها بالشرق الأقصى والأقيانوسية . وطالب بسمارك فى مذكرته بالآتى :

١ - اجراء تحقيق عن مركز الحكومة المصرية المالى ومواردها على أن يجرى هذا التحقيق فى مصر ويباشره خبراء يمثلون جميع الدول .

٢ - اتفاق الدول على ضمان مشترك للعرض المطلوب فى ذلك الوقت للحكومة المصرية بدلا من أن تنفرد بريطانيا بضمان هذا القرض .

٣ - عقد معاهدة جماعية بين الدول يشترك فيها السلطان العثمانى

بمسئفته صاحب السيادة على مصر ، تقرر حرية الملاحة في
قناة السويس في وقت السلم ووقت الحرب (١٧٥) .

وكانت هذه المذكرة ، تأييدا سافرا لفرنسا ، ونجح بسمارك
في صبح المسألة المصرية بالصيغة الدولية (١٧٦) . و إن لهذه
المذكرة التي بعث بها بسمارك وكذلك تقرير نورثبروك عن الحالة
المالية في مصر أثرهما البالغ على أعضاء الوزارة البريطانية . فقد
اجتمع جرانفيل وتشيلدرز مع وادنجتون - السفير الفرنسي
بلندن - وأبلغاه موافقة الحكومة البريطانية على وجهات النظر
الفرنسية بأن يكون القرض (٩ مليون استرليني) بضمان الدول
الأوربية الكبرى بدلا من أن يكون بضمان بريطانيا وحدها ، وطلبت
تأجيل اجراء تحقيق الموقف المالي للحكومة المصرية لمدة سنتين على
أساس أن المالية المصرية سوف تتحسن خلال هذه الفترة . أما
بخصوص مسألة قناة السويس فقد تمسكت الحكومة البريطانية
بالمبادئ التي تضمنها منشور جرانفيل (يناير ١٨٨٣) وأنها ترى
وضع معاهدة تتضمن التنظيم المنشود باستخدام القناة (١٧٧) .

وبنى وادنجتون آمالا عريضة على هذا الموقف ، فقد رأى
في الضمان الاوربي الجماعي للقرض مغزى سياسيا بعيدا ، فهو
يدل على اشراف أوربا اشرافا فعليا على المالية المصرية ، وأنه بداية
تحويل الحكومة المصرية ، وأنه بعد انتهاء مفاوضات قناة السويس
سيتم إبرام اتفاقية بخصوصها عندئذ يأتي في أعقابها مفاوضات
جديدة مصر . وكل هذا - في نظره - بداية نهاية الاحتلال البريطاني
لمصر (١٧٨) .

(١٧٥) عبد العزيز الشناوى : البريد الجديدة ، ص ص ١٢ - ١٢ ،

وراجع :

Courcel a Ferry, January 21, 1885. D.D.F.T. 5, No. 532.

(١٧٦) عبد العزيز الشناوى ، المرجع السابق ، ص ١٤ .

(١٧٧) المرجع السابق ، ص ١٤ .

(١٧٨) المرجع السابق ، ص ١٥ .

وابتهج جول فرى لهذا الانتصار الدبلوماسى ، وكان أمينا حين أرجع الفضل فى موافقة الحكومة البريطانية الى المذكرة الألمانية (يناير ١٨٨٥) ووصفها بأنها نجاح جديد وياهر للسياسة السلمية التى أصبح بسمارك بطلها القدير المخلص الحازم (١٧٩) .
حقيقة الأمر لقد عمل بسمارك وجول فرى متعاونين على فشل المقترحات المالية التى قدمتها بريطانيا فى المسألة المصرية ، ونجحا فى ضمان عودة مزيد من الادارة الدولية لمصر بقدر الامكان . وتم ذلك جزئيا فى مؤتمر باريس (مارس ١٨٨٥) (١٨٠) .

وقد استمرت المباحثات السياسية بين لندن وباريس قرابة شهرين لدراسة كفية تنفيذ المقترحات الخاصة بالمسائل المالية او المقترحات المتعلقة بقناة السويس ، وكانت محادثات صعبة ولم تنته الا فى منتصف مارس ١٨٨٥ .

وكان بسمارك قد خشى ان تعمد الحكومة البريطانية الى الماطلة والتسويق فى مسألة قناة السويس بعد أن تكون قد ظفرت بتسوية الأزمة المالية المصرية . وشرح بسمارك للحكومة الفرنسية وجهة نظره فى طريقة معالجة مشكلة قناة السويس ، وكانت تقوم على عدم الفصل بين الجانب السياسى وبين الجانب المالى للمسألة المصرية ، فلا بد من تسوية مسألة قناة السويس تسوية نهائية مرضية ، فى مقابل تقديم القرض المضمون للحكومة المصرية ، وأن تتم تسوية المسألتين معا فى وقت واحد (١٨١) . أى لا يبرم القرض المضمون الا اذا عقدت اتفاقية قناة السويس ، وبهذه الطريقة لا تكون فرنسا قد ألقت سلاحها قبل أن تنال شيئا من بريطانيا (١٨٢) . وقد طلب

(١٧٩) المرجع السابق .

Shannon, R., The crisis of Imperialism (1865 — 1915), (١٨٠)
P. 168.

Courcel a Ferry, Barline, Feb 26. 1885. D.D.F.T. 5, (١٨١)
No. 599.

وانظر : عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ، ص ١٦ .

(١٨٢) المرجع السابق .

بسمارك من الحكومة الروسية والنمساوية التعاون معه من أجل الضغط على لندن لضمان نجاح الاقتراح الفرنسي الخاص بإيفاد لجنة إلى باريس لدراسة ووضع أسس القواعد الخاصة بقناة السويس ، ووافقت روسيا والنمسا على طلب بسمارك (١٨٣) .
إلا أن الحكومة الفرنسية كان لها رأي آخر في طريقة معالجة المشكلة ، وهو أنه من المتعذر تعليق تقديم القرض للحكومة المصرية حتى يتم إبرام الاتفاقية الدولية الخاصة بقناة السويس ، إذ أن هذه الاتفاقية قد يستغرق وضعها وصياغتها وإجراءات التصديق عليها وقتا طويلا . ورأت أن يتضمن اتفاق الدول بشأن المسألة المالية النص على أن تجتمع بدون إبطاء في تاريخ محدود بباريس لجنة تمثل فيها الدول الأطراف في الاتفاق المالي وتضع مشروع المعاهدة الدولية لتنظيم الملاحة بقناة السويس ، ثم يعرض هذا المشروع بعد ذلك على حكومات الدول الأوروبية لإقراره .

ورأي جول فرى أن الاتفاق المالي يتطلب تصديق الهيئات التشريعية في هذه الدول ، فالمانيا لديها مجلس تشريعي واحد وفرنسا لها مجلسان والنمسا لها أربعة مجالس ، وعندئذ ليس هناك أسهل من تأخير عرض الاتفاق على الهيئات التشريعية حتى تتم تسوية مسألة قناة السويس بإجراء مخلص وحاسم ، وذلك أن الهيئات التشريعية تستطيع تغطية موقف حكوماتها بطريقة أفضل من ادخال نص يسيء إلى كرامة الحكومة البريطانية (١٨٤) .

ووافقت الحكومة البريطانية على عقد المؤتمر الخاص بقناة السويس في باريس ، طالما لم تعترض على ذلك بقية الدول وكان بسمارك قد أصر على أن توقيع الدول على الاتفاقية المالية مرتبط

(١٨٣) المرجع السابق .

Freyinet à Courcel., Paris, Fev 28, 1885., D.D.F.T. B., (١٨٤)
No. 602.

وانظر أيضا : عبد العزيز الشناوى ، إبريد الجديدة ، ص ١٦ - ١٧ .

بالموافقة على مسألة قناة السويس ، الا أن جول فرى ، تعقيبا على رأى بسمارك ، رأى أن لديه ضمانات كافية ، ومن غير المفيد الاصرار على اعلان من جانب انجلترا تنص فيه على ربط المسألة المالية بمسألة قناة السويس (١٨٥) .

أما بالنسبة للحكومة العثمانية فقد أعلنت استعدادها لقبول الالتزامات الفرنسية إذا ما وافقت بقية الدول ، وأعلنت تحفظاتها التالية : « بالنسبة للمسألة المالية يجب أن تصدق عليها ، لأن القرض سيعلن بمعرفة الخديو ، أما بالنسبة لمسألة قناة السويس ، فعلى الرغم من أنه لم يظهر أى اعتداء على القناة أو تهديد لمناطق الاقتراب منها ، أو فى المياه المصرية ، فترى أن السيادة على هذا البلد وعلى قناة السويس - التى هى جزء منها - إنما هو أمر تختص به الامبراطورية العثمانية ، كذلك ترى أن التعليمات والشروط يجب أن توضع من أجل حرية استخدام هذا الممر الملاحى ولا يمكن التوصل اليها بدون اتخاذ الاجراءات الضرورية للدفاع عن مصر نفسها ، وللحكومة العثمانية الحق كل الحق لاتخاذ كافة الاجراءات الضرورية للدفاع عن مصر ، أما ضد الدولة المتحاربة ، أو اذا اقتضت الضرورة فى مصر نفسها (١٨٦) » .

واجتمعت كلمة حكومات الدول الأوربية الكبرى فى تصريح لندن المؤرخ فى ١٨ مارس ١٨٨٥ على مسألتين : الأولى المسألة المالية والثانية مسألة قناة السويس ، واتفقوا على الاجتماع بباريس فى ٣٠ مارس ١٨٨٥ ، على شكل لجنة تتكون من مندوبين تعيينهم الحكومات المذكورة كى تقوم باعداد وصياغة صك اتفاقى لانشاء نظام نهائى يكفل ضمان حرية استخدام قناة السويس فى كل وقت

Ferry aux Ambassadeurs de France, Mai 1, 1885. (١٨٥)
D.D.D.T. 5. No. 606.

Musurus to Granville, Const, Mar 7, 1885, Parl. Pa., (١٨٦)
Egypt 17 (1885). No. 1 & 2

ولجميع الدول . وكانت الدول قد عقدت يوم ١٨ مارس ١٨٨٥ اتفاقا
بتسوية شئون مصر المالية (١٨٧) .

وهكذا فإن الوضع الدولي الذى أخذته المسألة المالية المصرية
هو الذى أتاح الفرصة للحكومة الفرنسية للعمل على دفع مسألة
قناة السويس من مرحلة التجمد ، التى انتهت اليها منذ منشور
جرانفيل ١٨٨٣ ، الى مرحلة عملية ونشطة بدأت بتصريح لندن
الذى اشتركت فى توقيعه سبع دول أوربية فى ١٧ مارس
١٨٨٥ (١٨٨) .

غير أن بارنج لم يرض عن هذا الاتفاق (١٧ مارس) ، ولم
يكف عن الشكوى من الادارة الدولية المستمرة فى مصر . فلقد
كان موقف الدول المعادى وخاصة من جانب فرنسا ، قد أتاح
الفرصة لزيادة سلطات هذه الدول فى صندوق الدين — بعد اتفاقية
لندن — وأن ذلك فى نظره أمر يمكن استغلاله الى أقصى حد ممكن
لأرباك الحكومة المصرية . لقد حصلت الدول الأوربية على مزايا
كبيرة تحت اسم الامتيازات الأجنبية، وزاد أثرها عن ذى قبل (١٨٩) .
هذا وقد كتب بارنج لجرانفيل يقول : « لا أستطيع القول بأننى أحب
الاتفاقية المالية ولكن علينا أن نعمل المستحيل لمواصلة دفع الفوائد
خلال عامين من أجل تجنب قيام اللجنة الدولية » (١٩٠) .

وخشى بارنج كل الخشية من مسألة اخنأقه فى تنفيذ النص
الذى ورد فى اتفاقية لندن (١٧ مارس ١٨٨٥) وهو قيام هذه اللجنة
الدولية . ولكن بارنج نجح فى أواسط عام ١٨٨٧ فى اصلاح المسار

Parl. Pap. Egypt 17 (1885). (١٨٧)

وانظر ايضا : عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ، ص ٢٠ .

(١٨٨) المرجع السابق .

Marlowe., Op. Cit., P. 105. (١٨٩)

Baring to Granville, March 3, 1885., No. 30/29/164. (١٩٠)

In. P.R.O. Granville Papers..

المالى ، وكان هذا من الأسباب الرئيسية التى دعت سولسبرى الى اعتبار فشل مفاوضات درمندوولف تماما كما كان يتوقعها من الناحية الفلسفية (١٩١) .

وكان تعيين ممثلين عن روسيا والمانيا فى لجنة صندوق الدين العام بمثابة فرض عوائق كبيرة على بارنج تجد من حريته فى العمل فى مصر .

وعلى أية حال فقد تم اصلاح المالية المصرية لأول مرة عام ١٨٨٦ وكان أول فائض قد تم تحقيقه فى عام ١٨٨٧ الى حد ما بالتححرر من مطالبات فوائد الأسهم الخاصة بقناة السويس . وهذا الانجاز المالى أبعد شبح الحاجة لعقد مؤتمر مالى دولى جديد وأصبح من الممكن ايجاد احتياطى مالى فى عام ١٨٨٧ (١٩٢) .

Marlowe., Op. Cit., P. 122.

(١٩١)

Farnie, Op. Cit.,

(١٩٢)

الفصل الثانی

کرومر وقناة السويس

الواقع أن مجيء بارنج الى مصر هو جزء من السياسة التي وضعتها الحكومة البريطانية لاحكام قبضتها على مصر وقناة السويس سنين عددا ، بهدف تأمين ذلك الممر الملاحي للمصالح الامبريالية البريطانية . فالفضل كل الفضل يرجع الى بارنج الذي نجح نجاحا باهرا في التسلط على مقدرات الأمور في مصر بدهائه وحنكته السياسية خلال فترة حكمه التي استمرت ربع قرن (١٨٨٣ - ١٩٠٧) ، كان فيها الحاكم الفعلي لمصر تحت وظيفة « قنصل عام » مستترا وراء واجهة الخديو الذي عاونته مجموعة من المستشارين الانجليز .

وقد واجه بارنج خلال فترة حكمه ازمات عنيفة خارجية وداخلية استطاع فيها أن يترك بصمات واضحة على تاريخ مصر والقناة ابان هذه الفترة .

وكان « ايفلين بارنج » Evelyn Baring - لورد كرومر فيما بعد (١) - من عائلة تمرست بأعمال المصارف في لندن ، هي عائلة « بارنج » الشهيرة ، والتي كانت حياتها محور مناقشات في المجتمع الانجليزي آنذاك (١٨٩٠) لأنها بعد أن تداخلت في الاعمال المالية لأمريكا الجنوبية هددت بمصيبة ما خلصت منها الا بمساعدة

(١) ولد بارنج في ٢٦ فبراير ١٨٤١ وتوفي عام ١٩١٧ ، ومنح لقب « Pair » في ٢٤ مايو ١٨٩٢ وهذا اللقب يخول لصاحبه لقب لورد ، وسمى لورد كرومر منذ ذلك الوقت وقد استخدمنا اسم كرومر في هذه الدراسة .
انظر : احمد عبد الرحيم مصطفى ، تاريخ مصر السياسي ، ص ١٤ .

البنك الانجليزى وبعض البيوتات المالية (٢) . ويذكر آلان مورهد أن أسرة « ايفلين بارنج » كانت من أصل يهودى هولندى (٣) ، ومن ثم فهي تنتمى من بداية حياتها الى صميم طبقة المالىين العليا فى أوربا (٤) .

وقد عمل كرومر فى الهند وهو فى الحادية والثلاثين من عمره ، كما عمل سكرتيرا خاصا لابن عمه « لورد نورثبروك » - نائب الملك هناك - (١٨٧٢ - ١٨٧٦) (٥) . وعين أيضا مبعوثا فى صندوق لجنة الدين حيث جاء الى مصر فى ٢ مارس ١٨٧٧ ، وبلغ عمره وقتذاك ٣٦ عاما واستمر فى العمل حتى أواخر مايو ١٨٧٨ (٦) . وتنبأ كرومر فى عام ١٨٧٩ بأن حكومته ستضطر فى القريب العاجل الى التدخل الفعلى الحربى ، وقد تحققت نبوءته هذه بعد ثلاث سنوات (٧) .

واستدعاه سولسبرى للعمل « كمراقب مالى » فى مصر عام ١٨٨٠ ، بمرتب سنوى ٤٠٠٠ جنيه استرلينى ، واستقال من عمله فى يونية ١٨٨٠ (٨) .

وعاد الى مصر للمرة الثالثة ، فى ١١ سبتمبر ١٨٨٣ ، فى وظيفة « مبعوث بريطانى » British Agent (٩) ليتسلم من « ادوارد مالت » وظيفة المندوب البريطانى والقنصل العام فى

(٢) هنس رزنى ، مصر فى عهد الاحتلال الانجليزى ، ص ١٥ .

(٣) Moorehead, Allan, The White Nile. P. 197.

Ibid. (٤)

Shannon, Richard, The crisis of Imperialism. P. 479. (٥)

Marlowe., Op. Cit., P. 38. (٦)

(٧) صفوت : الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٢٣٠ .

Marlowe, Op. Cit., P. 43. (٨)

(٩) كان اسمه قبل الاحتلال « قنصل عام » وبعد الاحتلال « المندوب » أو « المبعوث البريطانى » وظل كذلك حتى الحرب العالمية الاولى وبعدها سعى باسم المندوب البريطانى Ibid. P. 56 .

مصر • وهكذا أصبح كرومر على علم بأحوال مصر باشتراكه في صندوق الدين ولجنة التحقيق والمراقبة الثنائية بالإضافة الى خبرته السابقة في الهند ، فهو واضح أسس سياسة الاحتلال التي سارت عليها إنجلترا (١٠) • ومن ثم لم يكن اختيار كرومر من جانب الحكومة البريطانية ، لتقلد أمر حكم مصر ، اختيارا عشوائيا ، وإنما كان على أساس عظم الدور الملقى على عاتقه لتنفيذ الأهداف الحيوية للمصالح البريطانية في مصر عقب الاحتلال •

وقد كانت الحكومة البريطانية في أيام الاحتلال الأولى في أمس الحاجة لرجل يتسم بالقوة ، مؤمن بالامبراطورية ، كفاء ونشط وإدارى حازم قد خبر أمور الحرب ، ومارس أمور الإدارة وله الملم بأمور مصر والشرق ليمثلها في مصر ، وساعدها الحظ في اختيار كرومر لمواهبه وتكوينه العصامي وتدريبه النفسى والشخصى وخبرته الكبيرة في الهند ، وتجاريه المتنوعة في مصر • كل ذلك جعل منه في نظر الانجليز خير رجل يستطيع تولى هذا المنصب الخطير في مثل ذلك الوقت العصيب •

فهو الذى يستطيع بناء صرح الامبراطورية البريطانية في وادى النيل • ولقد نظر جانب كبير من الرأى العام الانجليزى ، ومعظم الكتاب الانجليز الذين كتبوا عن مصر ، الى كرومر على أنه مؤسس مصر الحديثة ، ونسى هؤلاء الكتاب النهضة الهائلة التي نهضتها مصر في عصرى محمد على الكبير والخديو اسماعيل (١١) •

ولقد استمد كرومر قوته من قوة شخصيته ومن قوة دولته ، وتأيد حكومته • ولم يكن في سياسته خائرا ضاعفا أو مترددا

(١٠) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، تاريخ مصر السياسى من الاحتلال

الى المعاهدة ، ص ١٤ •

(١١) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ، ص ص

٢٢٥ - ٢٢٦ •

واهيا ، فهو لا يأبه للظروف ، ولا يتراجع أمام كبريات المسائل ولا يكثر كثيرا بالرأى العام الانجليزى أو المصرى على السواء (١٢) كما امتدحه المؤرخون الأوروبيون ، من دعاة الامبريالىزم ، بأنه اذا كان لأوربا أن تفخر برجل أدى رسالة الحضارة الغربية خير أداء فى الشرق ومصر ، ورجل من أعظم رجالات الامبراطورية فكرومر هو ذلك الرجل ، وأنه بوطنيته المخلصة وحبه لأداء واجبه قد جعل من قوة بريطانيا الامبراطورية وسيلة لخدمة بنى الانسان (١٣) .

كما وصف بلنت Blunt كرومر بأنه أصبح حاكم مصر الذى لا يناقش Undisputed (١٤) .

وعندما كان كرومر يتجول فى شوارع القاهرة كانت تحف به وتسبقه كوكبة من الجنود بالزى الرسمى لتفسيح أمامه الطريق (١٥) .

وعلى الرغم من أن كرومر كان ينتمى الى حزب الأحرار ، إلا أن ميوله واتجاهاته كانت أكثر التصاقا بالجانب الامبريالى للحزب الذى تقرب من سولسبرى - حزب المحافظين - وذلك أكثر من ارتباطه بجلادستون وجرانفيل . ولقد اتفق فى الرأى مع الملكة فكتوريا فى أن روسبرى Rosebry - وزير خارجية حزب الأحرار - هو الوحيد الذى يمكن احتماله . وكان على كرومر أن يتعامل خلال العامين الأولين الحاسمين مع جلادستون وجرانفيل اللذين تمسكا بسياسة بالمرستون (١٦) - منذ ثلاثين عاما - لضمان المصالح

(١٢) المرجع السابق ، ص ٢٢٦ .

(١٣) المرجع السابق ص ص ٢٢٦ - ٢٢٧ وانظر أيضا : Zetland, Cromer. P. 139

(١٤) «Baring Was the undisputed ruler of Egypt». Marlowe, Op. Cit., P. 228.

Ibid. (١٥)

(١٦) وهى سياسة الإيمان بالامبراطورية وقوتها ومظمتها وتوسعها ، وأنه على الدول الأخرى أن تسعى الى صداقة انجلترا وأن تفخر بذلك .

البريطانية الحيوية دون التدخل المباشر . ورأى كرومر أن جلدستون وجرانفيل لم يضعوا في اعتبارهما أن التاريخ أثبت أنه عندما تقوم دولة متحضرة بوضع يدها على دولة ضعيفة بشكل بربرى أو شبه متحضر ، فإنه نادرا ما ترفع يدها عن هذا البلد (١٧) .

المشاكل التى واجهت كرومر فى بداية عمله :

ولقد واجهت بارنج مشاكل وقضايا مهمة داخلية وخارجية فى السنتين الاوليين فى مصر ، ولكنه تعلم بعد ذلك كيف يتقبلها وأن يعمل من خلالها ، وأن يخلص منها بأغلب ما يريد على الرغم من القيود التى فرضتها الديمقراطية البرلمانية فى إنجلترا ، والتعقيدات الدولية فى مصر ، والتنافس بين الدول الكبرى فى أوروبا . هذا بالإضافة الى ضعف الامكانيات المتاحة له خلال الفترة الأولى لعمله مثل عدم وجود مساعدين أكفاء له ، ومنزل لائق به ، وعدم وجود دبلوماسى خبير لمساعدته علاوة على الانتقادات الموجهة اليه من لندن لتكاليف البرقيات العديدة التى يرسلها اليهم . كما نظر الراديكاليون اليه أنه «أول المنادين بالضم Incipient Annexationist» أما المحافظون الذين كانوا على وشك تولى الحكم فقد نظروا اليه على أنه ليبرالى محترف ، بينما نظر اليه الموظفون الانجليز بمصر على أنه غير متعاطف معهم بالقدر الكافى وخاصة بالنسبة لآرائهم المختلفة مع السلطات المصرية . أما جماعات رجال الأعمال البريطانيين فى مصر فقد اعتقدوا بعدم كفايته لمصالحهم ، وأنه غير متحمس لحماية امتيازاتهم (١٨) .

ومن القضايا والمشاكل المهمة التى واجهت كرومر قضىية الجلاء عن مصر والأزمة المالية والغاء المراقبة الثنائية والتعقيدات

Cromer., Modern Egypt. Vol. 2. P. 353.

(١٧)

Cromer., Op. Cit., PP. 107 — 8.

(١٨)

الدولية فى شئون مصر (١٩) . وكان عليه أن يتعامل معها بمهارة
وذكاء ليحقق الهدف الرئيسى الذى من أجله قدمت قوات الاحتلال
الى مصر وهو حماية حرية المرور فى قناة السويس (٢٠) .

وكان التحليل الذى توصل اليه مجلس الوزراء البريطانى
كادعاء يتسترون وراءه هو — كما رأينا — أن السبب الرئيسى
للتدخل البريطانى هو « حماية حرية المرور فى قناة السويس » ، ومن
ثم فانه للتوصل الى هذا الهدف يتحتم ضرورة « إعادة القانون
والنظام » وهذا يتضمن إعادة تشكيل الجيش وقوات حفظ الأمن
والوفاء بالالتزامات الدولية من أجل تجنب اعطاء الدول الكبرى
« الذريعة المناسبة للتدخل فى شئون مصر » (٢١) .

وقد وضع كرومر كل ذلك نصب عينيه طوال خدمته فى مصر
ونجح فى تحقيقه نجاحا كبيرا . هذا وقد رأى أن استمراره فى
الحكم فى مصر موقوف على استبقاء ما للحكومة البريطانية من
نفوذ عظيم يقوم على وجود قوة بريطانية فى مصر ، وحذر من أن
العجلة فى الجلاء قد تحبط كل ما حققته بريطانيا من مكاسب فى
مصر (٢٢) . وازداد كرومر اقتناعا بأن الجلاء سيؤدى الى فوضى
عاجلة سواء من الضفط الذى تتعرض له مصر نتيجة أحداث
السودان ، أو بسبب الثورة الداخلية (٢٣) . وقد حاول كرومر تبرير
بقاء القوات البريطانية فى مصر لأجل غير مسمى وإبعاد الدول
الكبرى عن المسألة المصرية من أجل إطلاق يده فى العمل فى مصر ،
وذلك فى الرسالة التى بعث بها الى جرانفيل فى أكتوبر ١٨٨٣ ،
وفىها يوضح هذه الحقائق :

(١٩) راجع هذه المشاكل فى الفصل الاول وموقف الحكومة البريطانية
منها .

(٢٠) Granville to Dufferin, Novemb. 3, 1882. F.O. 141/167.
P.R.O.

(٢١) Marlowe, Op. Cit., P. 70.

(٢٢) تيودور روتشتين ، المسألة المصرية ص ٣٢٨ .

(٢٣) Lowe, C.J, Salisbury and the Mediterranean. P. 56.

١ - أن المشكلة الكبرى التي تواجهه ازاء أى تحرك ايجابى
هى الحاجة الملحة لاستشارة كل الدول فى أوربا قبل اتخاذه أى
قرار مهم .

٢ - التزام انجلترا بعدم ترك الحكومة المصرية فى موقف
الدفاع عن نفسها بسبب الأغلال التى وضعت فى يدها عند تنفيذ
الاصلاحات .

٣ - لن تمكث إنجلترا طويلا فى مصر ، وفى حالة الانتظار
حتى تتم الاصلاحات الضرورية عن طريق مقولة « الاستشارة
الدولية » عندئذ سيكون لزاما على انجلترا الانتظار لمدة طويلة ،
وهنا تكمن مخاطر « الاتجاه نحو الضم » . وفى حالة الانسحاب دون
اتمام العمل وترك مصر تتحمل نتائج عملها ، عندئذ ستكون مخاطر
حدوث شىء بمجرد الجلاء ، فقد تستغل المسألة المصرية مرة أخرى
وليس هناك بديل للخروج من هذا المأزق .

٤ - يوجد فى مصر بناء غريب جدا دخیل ، وديون خارجية
ضخمة ، ومحاكم بتوانينها الغربية ، وحرية مطلقة للتعاقد وممتلكات
الحضارة الاوربية بملامحها الصالحة والطارحة .

٥ - وقف كرومر عاجزا أمام الرعايا الأجانب ، وطلب ارسال
منشور للدول الكبرى يوضح أن انجلترا لن تقوم باستشارتها مستقبلا
فى كل التفاصيل ، ولكن عندما توضع الأمور فى نصابها فإنه يتحتم
على انجلترا عندئذ أن تسألهم قبول تسوية جماعية ، وعندئذ يجب
سحب القوات البريطانية فوراً .

٦ - طلب كرومر ألفى رجل وسلطة فى تسوية الأمور بين
البريطانيين والحكومة المصرية ، عندئذ يضمن لجرانفيل ، خلال
اثنى عشر شهرا ، عدم وجود جندى بريطانى واحد فى مصر . أما

إذا سارت الأمور على ما هي عليه آنذاك فان كرومر لن يستطيع
تحديد أى فترة من الوقت لاتمام العمل (٢٤) .

ولكن جرانفيل رأى أن الحل الذى اقترحه كرومر متطوّر
جدا (٢٥) .

وكانت الأزمة المالية — كما رأينا — (٢٦) من أهم المشاكل التى
واجهت كرومر واستغرقت جهده ونالت عناية الحكومة البريطانية ،
لتعقد مركز مصر الدولى ، وموقف الدول المختلفة ازاء هذه المسألة
جعل حلها من المشاكل الدولية العويصة . ووصلت الأمور الى حد
أن حفر ترعة أو شق قناة أو تنفيذ أى مشروع يستلزم معرفة ما اذا
كانت سياسة انجلترا فى المحيط الهادى أو الهندى تجد قبولا فى
برلين أو باريس (٢٧) .

ووجد كرومر أن سلطته محدودة فى فرض الضرائب على
الأجانب المقيمين فى مصر ، لأن هذا يستلزم موافقة دولهم جميعا
وأن صندوق الدين معرقل للسياسة المالية وكان بمثابة دولة داخل
الدولة .

ونجح كرومر فى ابعاد خطر قيام « لجنة دولية » تبحث فى
علاج وتسوية الأزمة المالية اذا ما فشل فى ذلك . وبذلك استطاع
أن يقتصّر على أخطر أزمة واجهته خلال الفترة الأولى من تولى
منصبه وذلك فى أواسط عام ١٨٨٧ (٢٨) .

Baring to Granville, October 28. 1883, P.R.O., (٢٤)

30/29/161. Granville Papers.

Granville to Baring, November 9, 1883., P.R.O., (٢٥)

30/28/199 Graiville Papers.

(٢٦) راجع الفصل الأول .

Zetland, Lord Cromer, Op. Cit., P. 172. (٢٧)

(٢٨) انظر ص ٤٤ وما بعدها من الفصل الأول .

وكان لكرومر دوره البارز فى تصاعد نفوذ انجلترا ورسوخ قدمها فى مصر ، واحكام قبضتها على قناة السويس ، فقد استطاع بنفذه القوى فى صبر ودأب تنمية قضية البقاء فى مصر ، ويتضح ذلك من الرسالة التى بعث بها الى سولسبرى فى ابريل ١٨٨٨ حيث ذكر فيها : « أعتقد أن مركز الجاذبية لمصالحنا الحقيقية قد انتقلت خلال السنوات الخمس والعشرين الماضية — من الاستانة الى القاهرة ، ولن يتسنى لنا أبدا التوصل الى صداقة حقيقية مع الأتراك وهذه الصداقة لن تساوى شيئا حتى اذا نجحنا فى الحصول عليها . وانه لشيء يدعو للأسف اننا لم نأت لمصر ، ولكن لدينا مصالح راسخة هنا ، وسيكون من الخطأ التضحية بهذه المصالح جريا وراء شبح حسن نية تركيا » (٢٩) .

كرومر ومشكلة سيناء :

والمشكلة الثانية التى واجهت كرومر هى مشكلة شبه جزيرة سيناء التى تعرضت لخطر سلخها عن مصر مرتين ، الأولى فى مطلع عام ١٨٩٢ ، على يد الدولة العثمانية ، والثانية فى عام ١٩٠٢ ، على يد حركة الاستيطان الصهيونى . الا أن كرومر تصدى لهاتين المؤامرتين الخطرتين وكان له دور ايجابى لمصلحة مصر جدير بالدراسة . فقد وقف مدافعا عن سيناء باعتبارها الحد الشرقى لقناة السويس والمدخل الشرقى لمصر والممر الحيوى للامبراطورية البريطانية ، فاستفادت مصر بطريق غير مباشر — من هذا الموقف ونجت شبه جزيرة سيناء المصرية من مؤامرة اقتطاعها عن مصر .

وتعرف الأزمة الأولى الخاصة بسيناء « بأزمة فرمان ١٨٩٢ » ، حدث ذلك بعد وفاة توفيق باشا (٣٠) ، عندئذ واجهت كرومر مشكلة

F.O., April 29, 1888, 633/4 Cromer Papers P.R.O. (٢٩)

(٣٠) توفى فى ٧ يناير ١٨٩٢ .

تولية عباس الثانى الحكم ولم يكن بلغ بعد سن الرشيد (٣١) ، وبناء على فرمان عام ١٨٧٣ تم تكوين مجلس وصاية يباشر أمور الخديوية ويعرض ذلك على السلطان ليصدق عليه (٣٢) .

وبالنسبة لكرومر كان وجود الخديو القاصر وبجواره مجلس للوصاية يعنى مجالا لخلق مشكلات لانجلترا فى فترة الوصاية ، فضلا عن اتاحة الفرصة للمؤامرات العثمانية . ولكن كرومر تنفس الصعداء حينما همس بعضهم فى أذنه بأن عباس قد بلغ بالفعل سن الرشيد ولكن بالتقويم الهجرى ، فبذلك الحساب يكون عباس قد بلغ سن الرشيد فى ٢٤ ديسمبر ١٨٩١ ، أى قبل وفاة أبيه بأسبوعين (٣٣) . وبذلك تم انقاذ الموقف ، ولم تعد هناك ضرورة « لمجلس الوصاية » .

ولقد جاء فرمان تنصيب الخديو عباس الثانى على غير ما كان عليه فرمان توفيق باشا ، بسلخ سيناء عن الادارة المصرية ، ووصل ذلك الى علم السفارة البريطانية باسطنبول ، كما علم بذلك كرومر فى مصر ، فقامت أزمة بين الحكومة المصرية تؤيدها بريطانيا وبين تركيا . وقد أدركت الحكومة البريطانية مدى الخطورة المترتبة على ابعاد سيناء عن الحكم المصرى المباشر (٣٤) .

وهكذا بدأت المشكلة قبل أن يصل فرمان الى مصر . وحسما

(٣١) نظرا لعصر سن عباس الثانى عند وفاة والده توفيق باشا فلم يكن قد بلغ بعد الثامنة عشرة ويتم سن الرشيد فى ١٤ مايو ١٨٩٢ . انظر : حسن صبحى ، مشكلة شبه جزيرة سيناء (تركيا وانجلترا وفرنسا والمسألة المصرية) ٧ يناير - ١٤ ابريل ١٨٩٢ . من مطبوعات كلية التربية بالدوحة . بحث مطبوع بالرونيو ، ص ٧ .

(٣٢) المرجع السابق .

(٣٣) المرجع السابق ، ص ٧ وانظر ايضا :

Cromer., Abbas II. London 1919. P. 2.

(٣٤) حسن صبحى ، المرجع السابق ، ص ١١ .

للموقف اقترحت الحكومة المصرية على مختار باشا - المندوب السامي العثماني في مصر - أن يحوى فرمان السلطان حق الخديو في إدارة شبه جزيرة سيناء أسوة بأسلافه ، وذلك فيما عدا قلاع البحر الأحمر التى تدخل ضمن المناطق التى تديرها الحكومة العامة للحجاز . وتولى مختار باشا ابلاغ تلك المقترحات الى الاستانة (٣٥) . ولكن أيوب باشا مبعوث السلطان ، رحل مع ذلك الى مصر فى أواخر مارس حاملا فرمان السلطان المؤرخ فى ٢٦ مارس ١٨٩٢ بتولى الخديو عباس الثانى حكم مصر ، وعلم فى القاهرة أن فرمان ينظم مسألة سيناء حسب مضمون فرمان ١٨٤١ أى عودة شبه جزيرة سيناء الى الإدارة التركية (٣٦) .

أما طلب الحكومة المصرية ، الذى رفعه مختار باشا الى السلطان ، فقد رفض ، وذلك لأن السلطان لم يكن يعتقد بضرورة تعديل فرمان بخصوص سيناء ، لأنه يرى أن هذا التعديل قد يخلق سابقة يقاس عليها (٣٧) .

هذا وقد أخبر مختار باشا ريفرسو Reverseaux - القنصل الفرنسى العام بالقاهرة - أن السلطان منعه من التعرض لمسألة تحديد الحدود ، محتفظا بتلك المسألة كسلاح فى سبيل الجلاء عن مصر . كذلك أرسل السلطان بتعليماته الى أيوب باشا ألا يدخل فى نقاش مع الحكومة المصرية بخصوص إدارة سيناء (٣٨) .

والواقع أن فرمان عباس الثانى لا يختلف عن فرمان توفيق الا فيما يتعلق بنقطة واحدة حول حدود مصر ، ففرمان توفيق (١٩ شعبان ١٢٩٦ هـ) قرر أن خديوية مصر تكون « كما كانت بحدودها

• (٣٥) المرجع السابق .

• (٣٦) المرجع السابق .

• (٣٧) المرجع السابق .

• (٣٨) المرجع السابق .

القديمة كما تشمل الأراضي المضمومة « (٣٩) . ولكن فرمان عباس الثانى قد حدد مصر : «بحدودها القديمة كما بينها فرمان الشاهانى الصادر فى (٢ ربيع الآخر ١٢٥٧) (١٣ فبراير ١٨٤١) والخريطة الملحقه بالفرمان المذكور والأراضي المنضممة بمقتضى فرمان الشاهانى الصادر فى (مايو ١٨٦٥) (٤٠) .

وقد تمسك السلطان بفرمان ١٨٤١ الصادر لمحمد على باشا والذي أرفق معه خريطة عين فيها حد مصر الشرقى بخط يمتد من غزة تقريبا الى السويس والباب العالى يستشهد بهذه الخريطة أحيانا (٣١) .

وقد ورد بالخط الشريف الصادر فى ١٣ فبراير ١٨٤١ : «يمنح محمد على ولاية مصر بطريق التوارث » . وبمناسبة ذلك صممنا على تثبيتكم فى الحكومة المصرية المبينة حدودها فى الخريطة المرسومة لكم من لدن صدرنا الأعظم ومنحناكم فضلا عن ذلك ولاية مصر عن طريق التوارث « (٤٢) . أما فرمان فقد أرفق به خطاب ويذكر أمين غالى فى كتاب « سيناء المصرية » أننا أمام نص صريح وخريطة ، فالنص يذكر : «قد منحناكم بموجب فرماننا هذا الهمايونى ولاية مصر بحدودها القديمة كما هى مرسومة فى الخريطة التى أرسلها لكم صدرنا الأعظم مختومة » وبذا فلاشك أن السلطان أراد أن يعيد الحدود الى الحالة التى كانت عليها قبل محمد على حيث

(٣٩) المرجع السابق . وانظر نص فرمان التولية فى كتاب : فيليب جلاد ، قاموس الادارة والقضاء ج ٦ ص ٧٥٩ ، وراجع أيضا كتاب : مجموعة الأوامر العالية واللوائح العمومية الخاصة بالمواد الجنائية . جمعها عثمان غالب قاضى محكمة سوهاج الجزئية ، المطبعة العلمية ١٣١٢ هجرية ص ١٤ .

(٤٠) الأراضي التى ضمتها مصر والتى يشير اليها فرمان كانت سواكن ومصروع وزمازيلع انظر : حسن صبحى ، المرجع السابق ص ١٢ .

(٤١) المرجع السابق ص ١٤ .

(٤٢) عبد العزيز الشناوى ، وثائق ونصوص من التاريخ الحديث

والمعاصر ، المعارف ١٩٤٩ ص ص ٥٦٢ - ٥٦٣ .

كانت سيناء جزءا من مصر تتولى ادارتها وتأمين طريق الحج من مصر الى الحجاز ، وكانت تلك الادارة المصرية قد أنشأت بعض المراكز على الساحل الشرقى ، وهى طابا والمويلح والعقبة بهدف تأمين الحج البرى بين مصر والحجاز(٤٣) .

وتولت الادارة المصرية فى عهد محمد على باشا شئون سيناء ، وكان أول ما قامت به استتباب الأمن فى شبه الجزيرة(٤٤) . وظل الجيش المصرى يحمى درب الحاج المصرى فى نخل والمويلح وضبا والوجه الى أن صرف النظر عن هذا الطريق عام ١٨٨٥ واتخذ الحجاج طريق البحر(٤٥) .

وكذلك اهتم خلفاء محمد على بشبه جزيرة سيناء الى أن جاء الاحتلال البريطانى ١٨٨٢ فأرسل حملة عسكرية لسيناء بحجة البحث عن البدو الذين قتلوا « بالمر »(٤٦) ولكن فى حقيقة الأمر هدفها الاستيلاء على المواقع المهمة فى شبه جزيرة سيناء وقامت بدراسة النظام الادارى الجديد الذى سيطبق على تلك المنطقة الاستراتيجية المهمة(٤٧) .

كلفت سلطات الاحتلال الانجليزى ضباط انجليز تابعين لسردار الجيش بكل الشئون المتعلقة بسيناء وأصبح موقع نخل

(٤٣) ابراهيم غالى ، سيناء المصرية عبر التاريخ . الهيئة العامة للكتاب - القاهرة ١٩٧٦ ص ١٩٨ - ١٩٩ .

(٤٤) المرجع السابق ص ١٩٩ .

(٤٥) المرجع السابق ، ص ٢٠١ .

(٤٦) بالمر انجليزى أرسلته الحكومة البريطانية فى بعثة علميه لشبه جزيرة سيناء ١٨٦٥ ، أما رحلته الثانية التى قام بها ١٨٨٢ فهى محاطة بجو من الريبة ، فقد توغل بالمر بدون حراسة اثناء الثورة العربية فى مجاهل شبه الجزيرة اعتمادا على حسن علاقاته السابقة بالبدو ، متجاهلا الأحداث الواقعة فى مصر فقتل . انظر ، ابراهيم غالى المرجع السابق ص ٢٢٣ .

(٤٧) المرجع السابق ص ٢٢٣ .

النقطة الاستراتيجية المهمة في شبه جزيرة سيناء ، ولم تلبث التطورات التاريخية أن أظهرت أهمية سيناء ، فبدأت الحكومة البريطانية تتطلع الى دراسة استراتيجية المنطقة على ضوء المنافسات الدولية وتدخل المانيا في شئون الدولة العثمانية بإنشاء خط سكة حديد بغداد والحجاز (٤٨) .

وإذا استعرضنا الدوافع التي حدثت بالسلطان لاتخاذ هذا الموقف المتعلق بشبه جزيرة سيناء نجدها تتمثل في النقاط الآتية :

١ - الاحتلال البريطاني لمصر ورفضها الجلاء عنها جعل الرقابة الفعلية على مصر تخرج من يد تركيا التي حاولت التثبيت بحقوقها وسيادتها وكانت حادثة فرمان ١٨٩٢ أكبر دليل على ذلك .

٢ - خوف السلطان من مطامع انجلترا في أملاكه في الشام والحجاز وغيرها ، فاثار ذلك مسألة الحدود الشرقية لمصر ، فاستردت تركيا قلاع الحجاز وأخذت تعمل على زيادة نفوذها في الحجاز بنفسها (٤٩) .

٣ - محاولة الحكومة العثمانية تأمين خط سكة حديد الحجاز وذلك عن طريق عزل شبه جزيرة سيناء عن النفوذ الانجليزي (٥٠) .

٤ - أن استعادة سيناء والعقبة برزت أهميتها بعد التقارب العثماني الألماني ، والتغلغل الاقتصادي الألماني في الدولة العثمانية ، والنشاط الألماني في الشرق الأدنى بوجه عام دفع الحكومة العثمانية الى منح امتياز بناء سكة حديد في جزء من الاناضول يبدأ من البسفور وذلك الى شركة المانية (خريف ١٨٨٨) والبدء بهمة في انجاز هذا المشروع دفع العثمانيين الى التفكير في بناء خطوط أخرى ومنها سكة حديد الحجاز ، يضاف الى ذلك أن سياسة عبد الحميد ازاء

(٤٨) المرجع السابق ص ٢٢٣ .

(٤٩) حسن صبحي ، المرجع السابق ذكره ص ١٥ .

(٥٠) حسن صبحي ، المرجع السابق ص ١٦ .

فكرة الجامعة الإسلامية جعلته يتحمس لمشروع سكة حديد الحجاز الذي أعلنه على العالم الإسلامي في عام ١٩٠٠ (٥١) .

٥ - ظهر في هذه الفترة مشروع آخر بمد سكة حديد من سوريا الى بورسعيد ، وقد عرضه رجل بلجيكي على كرومر - الذي كان يثق فيه - ولكن كرومر لم يتحمس للاقتراح وأبدى خسلا من مناقشاته انه حتى بفرض الموافقة على انشاء هذا الخط الحديدي فانه يجب ان يمد هذا الخط على الساحل بمسافة لا تتجاوز ١٠٠ ياردة منه وذلك حتى يكون في مرمى مدفعية الأسطول البريطاني . ولم يسمع كرومر شيئا بعد ذلك عن هذا المشروع (٥٢) .

٦ - مخاوف السلطان من الأطماع الصهيونية للاستيطان في شبه جزيرة سيناء التي ازدادت في هذه الفترة - وهو ما سندرسه بعد ذلك (٥٣) .

لهذا ينتهز السلطان العثماني فرصة وفاة توفيق ففجر الازمة خاصة وان السلطان عبد الحميد جابه المطالب الصهيونية بجفاء من قبل ظهور هرتزل من بعد ذلك وتأسيسه للمنظمة الصهيونية (١٨٩٧) وبعد ذلك أيضا فقد شغلت « المسألة الصهيونية جانبا من السياسة العثمانية حينئذ » (٥٤) .

٧ - ضعف فكرة الجلاء عن مصر عام ١٨٩٠ دفع السلطان في عام ١٨٩٢ لاثارة المسألة من جديد لمضايقة الانجليز (٥٥) .

(٥١) حسن صبحي ، المرجع السابق ص ١٦ .

(٥٢) Cromer, Abbas II. Op. Ctl., P. 76 Footnote.

(٥٣) انظر ص ٩٥ من هذا البحث .

(٥٤) حسن صبحي ، التآمر الصهيوني ضد الأمة العربية (١٨٨٢ -

١٩٦٧) بيروت ١٩٦٧ ص ٣٤ - ٤٠ نقلا عن :
Parkers, J. A History of the Jewish People. 1964. P. 186.

(٥٥) انظر ص ٣٦ من البحث

٨ - يربط البعض بين حرص الأتراك فى ذلك الوقت على استرداد العقبة بشبه جزيرة سيناء وبين تمزيق الدولة المصرية فى أفريقيا على أيدي بريطانيا بسبب ثورة المهدي فى السودان ، وما نتج عن ذلك من استيلاء الايطاليين بموافقة الانجليز على مصوع واستيلاء الانجليز على زيلع وبربرة على خليج عدن (٥٦) أى اشتراك كل من تركيا وانجلترا فى تمزيق الدولة المصرية .

موقف كرومر والحكومة المصرية من الأزمة :

فالمسألة - من وجهة النظر البريطانية - كانت أخطر مما كان الباب العالي يتوقع . فقبل شق قناة السويس كان الدفاع عن مصر يتركز فى برزخ السويس ، فى تلك الحصون والقلاع القائمة على الحدود الغربية لشبه جزيرة سيناء . ومن المعروف أن الجيوش التى كانت تقطع تلك المنطقة ما كانت لتجد حاميات ذات قدر إلا اذا وصلت الى مدينة بيلوز Pelusium (٥٧) التى كانت أهم الحصون للدفاع عن مصر ضد غارات المعتدين (٥٨) . ولكن حفر قناة السويس غير ذلك تغييرا كليا وجعل الذين يهتمون بسلامة وأمن قناة السويس ينظرون الى حدود سيناء الشرقية كم منطقة للدفاع عن قناة السويس ، وأصبح الانجليز ينظرون اليها كم منطقة لا غنى عنها لتأمين القناة (٥٩) .

(٥٦) محمد رفعت ، تاريخ حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية . دار المعارف ١٩٥٩ ص ٤٤٩ ، حسن صبحى ، مشكلة سيناء ص ١٨ .

(٥٧) مدينة بيلوز مكان « تل الفرما » وتقع جنوب شرقى بورسعيد ، وتبعد ٣ كيلو مترات من شاطئ البحر المتوسط .

(٥٨) لمزيد من المعلومات والتفاصيل عن شبه جزيرة سيناء راجع كتاب :
Jarvis, Magor. S., Yesterday and Today in Sinai. London 1931.

(٥٩) حسن صبحى ، مرجع سبق ذكره ص ١٩ وانظر : عباس عمار ،

مرجع سبق ذكره ص ص ٧ - ٨ .

وأصبحت فكرة وجود قوات عثمانية على مشارف قناة السويس أمرا لا يسر البريطانيين (٦٠) .

وهكذا أعطت قناة السويس لشسبه جزيرة سيناء أهمية استراتيجية ، وأصبحت منطقة دفاع أولى عن مصر والقناة .

وقد أصبحت بورسعيد ، بعد الاحتلال الانجليزي ، معرضة للهجوم عليها بغسارات برية على يد الدولة العثمانية أو حتى الروسية (٦١) . وأصبحت المصالح البريطانية تمتد الى حدود سيناء المعرضة للهجوم والتي امتد وراءها خط سكة حديد الحجاز الذي بدىء فى انشائه عام ١٩٠٠ لربط الاماكن المقدسة مع دمشق عن طريق بعيد عن مدى الأسطول البريطانى (٦٢) .

ولهذا لم يكن الانجليز ليسمحوا بفصل سيناء عن وادى النيل أو مجاورة الدولة العثمانية لقناة السويس (٦٣) .

وعلى هذا رأى كرومر فى فرمان ١٨٩٢ محاولة للاعتداء على تسوية (١٨٤٠ - ١٨٤١) التى ضمنتها الدول الكبرى (٦٤) . وقد شهدت هذه الفترة (٧ يناير - ١٤ ابريل ١٨٩١) ضسفا دبلوماسيا انجليزيا عنيفا على الاستانة ، فى الوقت الذى حاولت فرنسا من جانبها ، تؤازرها الدبلوماسية الروسية ، تخفيف أثر هذا الضغط الانجليزى على السلطان واقناعه وحته على الصمود .

موقف فرنسا من الأزمة :

ولم تكن فرنسا بمعزل عن تلك الأزمة أو أطرافها فقد تعاونت

Cromer., Modern Egypt. Vol, 2. P. 268.

(٦٠)

Rassignol, L.M., Le Canal de Suez, Etude Historique et Juridique. 1898. P. 212.

(٦١)

Farnie., Op. Cit., P. 469..

(٦٢)

(٦٣) حسن صبحى ، المرجع السابق ص ٢٠ .

(٦٤) المرجع السابق ص ٢٠ .

مع الدبلوماسية الروسية بالاستانة والقاهرة لمساندة السلطان
خشية خضوعه للضغط البريطاني في هذه المشكلة (٦٥) . فهاهى
فرنسا وروسيا تبعثان ببعض قطع أسطوليهما — غداة اعتلاء عباس
الثانى العرش — الى ميناء الاسكندرية ، لتحية وتهنئة عباس الثانى ،
وشجعتا تركيا لتقوم بما اعتبره كرومر محاولة للتقدم الى حافة
قناة السويس الشرقية ، بجعل حدود مصر تمتد من السويس
الى العريش (٦٦) .

وأهتم ريو — رئيس وزراء فرنسا — بأزمة الفرمان وبدأ
حريصا على أن يحرز نصرا سياسيا لفرنسا فى تلك الأزمة . ففرنسا
كانت حينئذ لاتزال تقف لانجلترا فى مصر بالمرصاد ، واجتهدت
فرنسا لكسب ثقة السلطان فى هذه الأزمة . كذلك ساء ريو أن
يرجع الى الانجليز فضل حماية وحدة الاراضى المصرية وأن تضمن
انجلترا بذلك ولاء الخديوية المصرية وتبعيتها التامة لها (٦٧) .

وقد حاول كامبون التقريب بين الخديو والسلطان ، واجتهد
فى اقناع الخديو بأن السبيل الوحيد ، ضد ما أسماه بالطغيان
الانجليزى ، يكمن فى توثيق رباط اتحاده مع السلطان (٦٨) .

وحاول كامبون من جهة أخرى نصح السلطان بكسب الخديو
الصغير الى جانبه ، وأن يوحد جهوده مع جهود فرنسا بهدف تنبيه
الخديو بمصالحه الحقيقية (٦٩) .

ورأت فرنسا فصل مسألة سيناء عن موضوع تلاوة الفرمان
الخاص بتولية عباس الثانى ، وأن كان ريو قد بين للسلطان
بوضوح أنه لا يرفض ادارة مصر لسيناء ، وانما كل ما فى الأمر

(٦٥) حسن صبحى ، المرجع السابق ص ٢١ - ٢٢ .

(٦٦) المرجع السابق ص ٢٢ .

(٦٧) المرجع السابق .

(٦٨) المرجع السابق .

(٦٩) المرجع السابق .

أن يعتبر هذه المسألة منفصلة تماما عن مسألة تنصيب الخديو ،
بمعنى آخر فالسلطان يميل الى ترك ادارة سيناء الى مصر ، كما
كان الحال فى الماضى ، ولكنه يريد أن يبين أنه حسب نصوص
الفرمانات التى تضمن الدول تنفيذها فان حدود الممتلكات الممنوحة
الى محمد على وخلفائه يحددها خط يمتد من العريش الى
السويس (٧٠) .

وفى هذه الفترة حدث تعاون بين الخديو عباس الثانى
وكرومر الذى نشط لمساعدته والوقوف بجواره ضد الباب العالى فى
الأيام الأولى لحكمه . وكان رفض كرومر لذلك التدخل العثمانى
مدعاة لسرور عباس الذى أصبح منذ ذلك الوقت فى حاجة لمساعدة
انجلترا لمجابهة الخطر التركى . وقد جاءت مسألة الفرمان وظلت
معلقة ثلاثة أشهر وانتهت بهزيمة السلطان (٧١) . وذلك بعد مراسلات
وبرقيات عديدة متبادلة فيما بين القاهرة ولندن والاستانة انتصرت
فيها آراء كرومر وسلمت له العواصم الثلاث بوجهة نظره ، وعدل
الفرمان حسب طلب كرومر ، وأرسل بمذكرة الى تيجران باشا
— وزير الخارجية المصرى — بوضع مبدأ « عدم جواز اجراء تعديل
فى الفرمانات التى تنظم العلاقة بين الباب العالى ومصر بدون
موافقة حكومة انجلترا على ذلك » (٧٢) .

وعلى أية حال فقد خشى السلطان الضغط البريطانى وأمر

(٧٠) هذا تفسير كامبون لفحوى رد السلطان . المرجع السابق ص ٢٥
وهامشها .

(٧١) Cromer, Abbas II., Op. Cit., P. 4. وانظر أيضا حسن

صبحى ، المرجع السابق ص ص ٢١ - ٢٢
(٧٢) Cocheris, Situation International de L'Egypte et
du Sudan. P. 61.

وراجع بالتفصيل موقف الدول الكبرى من هذه الأزمة فى الدراسة
الوثائقية التى قام بها : حسن صبحى ، المرجع السابق ص ص ٢١ - ٢٢ .

الصدر الأعظم بإرسال برقية الى القاهرة تسمح لمصر بممارسة
حقها في إدارة شبه جزيرة سيناء (٧٣) .

وبذلك انتهت المسألة في الاستانة . ويذكر كرومر أن الفضل
في انهاء الأزمة يرجع الى حد كبير الى الاتصالات الماهرة التي
أجراها في الاستانة سير آدموند فين Sir Edmond Fane
- القائم بأعمال السفارة البريطانية هناك (٧٤) . وقد جاء بتلك
البرقية التي بعث بها الباب العالي « أما من حيث شبه جزيرة سيناء
فهي باقية على حالها وتكون إدارتها بمعرفة الخديوية المصرية ،
التي كانت مدارة بها في عهد جدكم اسماعيل باشا ووالدكم محمد
توفيق باشا » (٧٥) .

ووافق الخديو عباس بن جانبه على تلك النصوص . وقد
جاءت مصلحة بريطانيا - في هذا الموضوع - مطابقة للمصالح
المصرية ، وانتهت الأزمة بالاعتراف الصريح بأن شبه جزيرة سيناء
جزء من الولاية الخديوية لا يجوز اجراء أى تعديل فيها بدون موافقة
الدول الموقعة على معاهدة لندن الضامنة لبقاء الأوضاع التي تقررت
بالنسبة للحدود بين مصر وتركيا .

وكانت عودة العقبة الى الإدارة التركية مقدمة نشاط ملحوظ
عن جانب الباب العالي . ولكن فرمان التولية كان قد فتح أعين
المسؤولين في مصر ، على ضرورة مراقبة التحركات التركية في
حدودها لشبه جزيرة سيناء . ومما خلق جو الريبة نحو النيات
التركية موقف المندوب السامي التركي في مصر - الغازي مختار
باشا - وتشبته بالمرور قبل امراء بيت محمد على في التشريقات ،
ولما رفض عباس ، حمل مختار باشا الصدر الأعظم - فريد باشا -

(٧٣) حسن صبحي ، المرجع السابق ص ٢٧ .

(٧٤) المرجع السابق ص ٢٨ وانظر :

Cromer, Modern Egypt, Op. Cit., P. 268.

(٧٥) جلاد فيليب ، قاموس الإدارة ج ٦ ص ٧٥٩ ، حسن صبحي

ص ٢٨ ، وابراهيم غالى ، المرجع السابق ص ٢٢٨ .

على ارسال برقية احتجاج شديدة اللهجة الى الخديو ، وتوسط مصطفى كامل فى الأمر ، وزال الخلاف بين الغازى وعباس (٧٦) . وعادت مشكلة الحدود مرة ثانية عام ١٩٠٦ والمعروفة باسم « أزمة طابا » عاودت تركيا الكرة ، ولكن تصدى كرومر لهم فوث الفرصة عليهم (٧٧) .

أطماع الصهيونية فى سيناء وقناة السويس :

كذلك أثارت شبه جزيرة سيناء وقناة السويس أيضا أطماع الحركة الصهيونية، فقد أعطت قناة السويس — كما رأينا — لسيناء أهمية سياسية واستراتيجية واقتصادية ، لذا أصبحت سيناء محط أطماع الصهيونية فى بحثهم عن وطن يأويهم ويكون نقطة انطلاق لتحقيق أمانهم ، فسيناء أرض مقدسة فيها كلم موسى ربه وهى طريق خروج اليهود Exodus (٧٨) . وسيناء تحدها غربا قناة السويس وشمالا البحر المتوسط وفلسطين علاوة على قربها من القدس . لهذا نجد أحد الصهاينة الانجليز ويدعى لورنس أوليفانت Laurence Oliphant كتب فى عام ١٨٨٤ مقترحاً إنشاء قناة اسرائيلية جديدة من حيفا لتربط البحر الأحمر بقناة عند العقبة «Debouch at Aqaba» وان نجاح هذه القناة فى نظره سيدطمق قناة السويس :

«Its success would utterly ruin the Suez Canal».

واستمرت الدراسات والمقترحات حول هذه القناة فى أعوام

-
- (٧٦) أحمد شفيق باشا ، مذكراتى فى نصف قرن ج ٢ ص ٦
(٧٧) عن هذه الأزمة راجع بالتفصيل كلا من : ابراهيم غالى ، المرجع السابق ص ص ٢٣٣ - ٢٦٠ ويونان ليبب ، أزمة العقبة مستخرج من مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية المجلد رقم ١٣ لسنة ١٩٦٧ .
(٧٨) المزيد من التفاصيل عن سيناء وتاريخها الدينى راجع كتاب : Atanley, Arthur Penryn, D.D., Dean of Westminster, Sinai and Palestine. 23 Rd Edition. London 1912.

١٨٨٧ ، ١٩٢٣ ، وآخرها عام ١٩٦٧ لشق هذه القناة الاسرائيلية
المنافسة لقناة السويس (٧٩) .

وهكذا أخذت الأطماع الاستعمارية تندفع صوب سيناء تتحرك
جنباً الى جنب مع الأطماع الصهيونية ، ووضع اليهود أنفسهم فى
خدمة الاستعمار البريطانى أملاً منهم فى تحقيق مطامعهم بالمساعدة
على توطيد أركان هذا الاستعمار . وكان اليهود من قبل يوجهون
أنظارهم الى الباب العالى ملوحين للسلطان ببريق الذهب الذى
يتدفق عليه اذا ما منحهم امتيازاً فى فلسطين (٨٠) .

الا أن الأتراك كانوا على وعى بنيات اليهود ازاء فلسطين ،
ولذا وقفوا — قدر امكانهم — جبر عثرة دون تحقيق أطماعهم هناك
وهم لذلك يرفضون السماح للمنظمة اليهودية « احياء صهيون »
Hoveve Zion بدخول اليهود الى فلسطين والاستقرار فيها
(١٨٨٢) ، عندما تقدمت المنظمة الى القنصل العام العثمانى فى
أوروبا بذلك الطلب (٨١) .

وقد بلغ تعداد الجالية اليهودية فى مصر عام ١٨٩٧ (٢٥٢٠٠) نسمة
وفى عام ١٩٠٧ بلغوا ٣٨٦٣٥ نسمة وكانوا موزعين على

(٧٩) Bindra, A.P.S, Suez Thrombosis. New Delhi 1969. P. 6.

وراجع ايضا : عبد العزيز الشناوى ، الدولة العثمانية دولة اسلامية
معتري عليها الجزء الثانى ص ص ١٦٦ - ١٧٢ .

(٨٠) ابراهيم غالى ، سيناء المصرية ص ٢٦٤ ، وانظر ايضا رسالة
هرتزل الى السلطان عبد الحميد بتاريخ ٢٥ أغسطس ١٨٩٦ فى كتاب : ملف
وثائق القضية الفلسطينية ج ١ ص ٦٩ نقلاً من « يوميات هرتزل » - اعداد
أنيس صايغ - كتب فلسطينية ص ص ٤٤ - ٤٥ .

(٨١) حسن صبحى ، مشكلة سيناء ص ١٧ .

القاهرة والاسكندرية وطنطا والمنصورة وبورسعيد والسويس
والاسماعيلية (٨٢) .

وأولى محاولات الاستيطان الصهيوني في سيناء نجدها في
محاولة أحد اليهود الألمان ويدعى « بول فريدمان » Friedman
وذلك في عام ١٨٩٠ حينما زار مصر واتصل بسلطات الاحتلال فيها،
وأبلغها بنيته على الهجرة إلى ساحل خليج العقبة ولم تمنع تلك
السلطات ، فعاد فريدمان في أواخر العام التالي ١٨٩١ مع عشرين
من اليهود الألمان والروس المطرودين من روسيا وتركزوا جميعا على
الساحل الشرقي للخليج واشتروا أرضا في ناحية « المويلح » (٨٣) .

وكان هذا الأمر ، بالنسبة للعثمانيين ، يدعو إلى الريبة
والشك ، وقد أوضح مختار باشا لكرامر أن اليهود كانوا دائما
ينتظرون المخلص ليعيد اليهم القدس ، وذلك بلا شك سوف يجعلهم
يعتقدون أن المخلص قد ظهر في صورة « فريدمان » وبذل كرامر
جهده لإقناع مختار باشا بعدم صحة هذه الافتراضات (٨٤) .

هذا وقد نبهت الصحف المصرية إلى الخطر القادم من أوروبا
ولم يحسن فريدمان وجماعته معاملة الأهالي هناك ، وعلى ذلك
قامت الحكومة العثمانية بطرد فريدمان وجماعته من المنطقة (٨٥) .
وان ثورة الجاليات اليونانية واليهودية في بورسعيد في ١٣ مارس
١٨٩٢ — كشفت على أية حال — عدم رغبة أو مقدرة السلطات

The Jews in Nineteenth-Century, Egypt, Some (٨٢)
Socioeconomic aspects by Jacob. M. handau, in (Political and social
change in Modern Egypt London 1968. P. 199 Editet by P.M.
Holt.).

(٨٣) يونان لبيب : المرجع السابق ص ص ٢٤٨ — ٢٤٩ ، حسن
سبحي — مشكلة سيناء ص ص ١٧ — ١٨ ، وانظر أيضا :
Cromer, Modern Egypt T. 2. P. 268.

(٨٤) حسن صبحي ، المرجع السابق ص ١٨
Cromer, Op. Cit., P. 268.

(٨٥) المرجع السابق ص ١٨ .
Cromer, Op. Cit., P. 268.

المصرية لحماية اليهود . وقد تسبب ذلك فى هجرة كثير من اليهود من بورسعيد . وربما اثارته محاولة بول فريدمان خلق مستعمرة يهودية فى سيناء (٨٦) .

ومحاولة أخرى من جانب الصهيونية تجاه قناة السويس ، قام بها « تيودور هرتزل » Theoder Herzl (١٨٦٠ - ١٩٠٤) الذى نظم الحركة الصهيونية - فقد بعث برسالة لسولسبرى فى اواخر عام ١٨٩٦ يوضح له « أن تقسيم تركيا قد يضع انجلترا فى مأزق خطير ولذلك يجب المحافظة على التوازن الدولى عن طريق تصحيح مالية تركيا وهو ما تقف روسيا دونه ، لأنها تريد انحلال تركيا وانقسامها ، الا أن هناك طريقة لتصحيح المالية التركية ، وبالتالى المحافظة على التوازن الدولى لمدة أطول ولايجاد طريق جديد الى الهند فى الوقت ذاته ، وهو الطريق الأقصر بالنسبة لانجلترا . ويجرى هذا كله دون أن تخسر انجلترا قرشا واحدا ، ودون أن تلزم نفسها بأى شئ علنا ، وهو انشاء دولة يهودية فى فلسطين لها استقلال ذاتى مثل مصر ، تحت سيادة السلطان . وقد مهد هرتزل لهذا المشروع فى زيارته للاستانة فى صيف العام السابق وإن ذلك ممكن (فى نظره) إذا ما توافر لهم دعم دولة كبرى ، دعما خفيا ، بحيث أن السلطان لا يزال هو السيد غير المنازع فما من قوة تستطيع منعه من دعوة اليهود الى الهجرة لفلسطين ، وستقدم للسلطان مقابل عمله هذا قرضا كبيرا عن طريق الضريبة التى سيؤديها اليهود له . وسيكون من مصلحة انجلترا بناء خط حديدى رأسا عبر فلسطين من البحر المتوسط الى الخليج الفارسى ، او ربط هذا الخط بما يصبح ضروريا ، بفضل حاجيات المواصلات الحديثة ، من خط عبر فارس وبلوخستان وربما الافغان الى الهند ، ستجنى انجلترا هذه المكاسب بدون مصاريف وبدون أن يعلم العالم شيئا عن دورها ، فبينما تعد روسيا خطا حديديا الى آسيا فى

الشمال سيكون لبريطانيا في الجنوب طريق احتياطي حيادي الى الهند ، في حال قيام مصاعب في قناة السويس» (٨٧) .

وتبدو احلام هرتزل ازاء قناة السويس عندما تقابل معه مصطفى كامل وهو يدعو للقضية المصرية ، فنجد هرتزل يدون في مذكراته : « اشعر مع اني لم اخبره (أي مصطفى كامل) بذلك ، بأنه لما يفيد قضيتنا ان يضطر الانجليز الى مغادرة مصر ، فانهم سيضطرون آنذاك ان يبحثوا عن طريق آخر للهند بدلا من قناة السويس التي ستضيع منهم او على الأقل تصبح غير مأمونة عندئذ تصبح فلسطين اليهودية الحديثة مناسبة لهم — الطريق من يافا الى الخليج الفارسي» (٨٨) .

هذا وعندما قام هرتزل بزيارة لفلسطين في عام ١٨٩٨ راودته احلامه وطموحاته وهو في العاشرة من عمره لتحقيق عمل عظيم يماثل عمل دي لسبس وبناء قناة باناما ، الا انه كان اكثر تأثرا بقناة السويس : « ذلك الشريط الضيق الوضاء من المياه والذي يمتد الى مالا نهاية ، فهو عملى ضخم وهائل يضارع الاكروبوليس» (٨٩) .

ولذلك بحث هرتزل انشاء قناة اخرى بدلا من قناة السويس بحيث تكون تلك القناة الجديدة تحت السيطرة والادارة اليهودية (٩٠) .

(٨٧) رسالة هرتزل الى لورد سولسبرى (ديسمبر ١٨٩٦) - يوميات هرتزل - اعداد انيس صايغ - سلسلة كتب فلسطين ص ص ٤٩ - ٥١ ، على محمد على : ملف واوراق القضية الفلسطينية ص ص ٧١ - ٧٢ . - (٨٨) مذكرات هرتزل عن مصطفى كامل ٢٤ مارس ١٨٩٧ - انظر : يوميات هرتزل - انيس صايغ - ص ص ٦٢ - ٦٣ ، ملف وثائق القضية الفلسطينية مرجع سبق ذكره ص ٧٣ ، وانظر ايضا Farnie, Op. Cit., P. 456 Farnie, Op. Cit., P. 456 (٨٩) Ibid. P. 456 (٩٠)

وتبلورت كل هذه الآمال وتلك الاحلام عند هرتزل ، وأصبحت شبه جزيرة سيناء هي أنسب مكان لدولة المستقبل اليهودية فهي الوطن القديم لدولة المستقبل اليهودية في فلسطين(٩١) والتي ستصبح مركزا لشبكة الخطوط الجديدة للعالم ، وتحل محل قناة السويس كهزة وصل طبيعية بين آسيا وأوروبا وأفريقيا ، وتستقطب منها خطوط البريد وحركة الركاب ، وتصبح قناة السويس مفتوحة فقط للسفن الجواله Tramps وسفن البضائع العامة Freighters (٩٢) .

توجه هرتزل الى لندن في أوائل ١٩٠٢ للتفاوض مع الحكومة البريطانية من أجل الحصول على أرض يتجمع فيها اليهود المضطهدون في أوروبا الوسطى وروسيا . واقترح هرتزل في أول الأمر التنازل عن جزيرة قبرص لليهود ، ولم يكن هذا الاقتراح جديدا فقد سبق لمؤسس الصهيونية أن عرض على السلطان في مقابل المقايضة بين قبرص وفلسطين أى أن بريطانيا تتنازل عن قبرص لليهود ويقوم هرتزل بدوره بالتنازل عنها للباب العالي في مقابل تنازل السلطان عن فلسطين(٩٣) .

وسعت الصهيونية لد النفوذ اليهودي في كل أطراف شرقي البحر المتوسط تحت حماية دولة عظمى . واستقر الرأي على إحدى الجهات الثلاث الآتية : قبرص - شبه جزيرة سيناء - أوغندا وترك مشروع وادي الفرات والموزمبيق والكونغو وليبيا(٩٤) .

وتقابل هرتزل في لندن مع روتشيلد (يوليو ١٩٠٢) وأخبر هرتزل روتشيلد : « أريد مطالبة إنجلترا بالتنازل عن امتياز لإنشاء مستعمرة يهودية : «Colonization Charter» فأخبره روتشيلد أن كلمة « مستاجر » Charter لا تتمتع بسمعة طيبة في تلك البلاد »

Ibid. P. 469

(٩١)

Ibid.

(٩٢)

(٩٣) ابراهيم فالي ، سيناء المصرية ص ص ٢٦٥ - ٢٦٦ .

(٩٤) المرجع السابق ص ٢٦٦ .

ورد عليه هرتزل بقوله : « استعمل ما تريد من العبارات ، ان ما أصبو اليه هو مستعمرة يهودية في احدى الممتلكات البريطانية » فاقترح روتشيلد أوغندا ، فاعترض هرتزل على ذلك مشسيرا الى الموجودين فى القاعة وكأنه يريد أن يعبر عن أنه لا يمكنه التكلم بحرية ، وكتب على ورقة صغيرة العبارات الآتية : « شبه جزيرة سيناء - فلسطين - قبرص » (٩٥) .

وبدأت الاتصالات مع المسئولين البريطانيين تولاهما جاكوب جريندنبرج (صحفى يهودى) وكان على اتصال بوزير المستعمرات البريطانى ، جوزيف تشامبرلين ، المشهور بنزعاته الاستعمارية والمحافضة ، تعرض عليه آمال اليهود فى الحصول على قبرص أو العريش وسيناء ، وتمت المقابلة بين هرتزل وتشامبرلين فى صيف ١٩٠٢ وناقش الرجلان الاقتراح وبدأت المناقشة حول اقتراح قبرص حيث استبعد تشامبرلين هذا الاقتراح لصعوبة تنفيذه (٩٦) . فعرض عليه هرتزل « انشاء شركة يهودية تضع أقدامها فى سيناء والعريش » ولكن جوزيف تشامبرلين أخبره أن اجراء مفاوضات فى هذا الشأن يجب أن تجرى مع لورد كرومر المعتمد البريطانى فى مصر (٩٧) .

ولم يخف تشامبرلين ميله للأخذ بهذا الاقتراح فقد كان فى طليعة الساسة البريطانيين الذين رأوا فى تشجيع الحركة الصهيونية حلا للمشكلة اليهودية فى بريطانيا ، ووسيلة لاختضاع اليهود للمصالح البريطانية (٩٨) .

(٩٥) هرتزل الى تشامبرلين - رسالة بخصوص مشروع توطين اليهود بسيناء (١٢ يوليو ١٩٠٢) يوميات هرتزل - انيس صايغ مرجع سبق ذكره ص ص ٢٢١ - ٢٢٢ . وانظر أيضا : ابراهيم غالى ، ص ٢٦٦ وانظر أيضا : حسن صبرى الخولى ، سياسة الاستعمار والصهيونية تجاه فلسطين فى النصف الأول من القرن العشرين - المجلد الثانى . دار المعارف ١٩٧٠ ص ص ٩٨ - ٩٩ (وثيقة رقم ٢ من هرتزل الى تشامبرلين يوليو ١٩٠٢) .

(٩٦) ابراهيم غالى ، مرجع سبق ذكره ص ٢٦٨ .

(٩٧) المرجع السابق ص ٢٦٨ .

(٩٨) المرجع السابق .

فقد كانت مناجم الذهب فى جنوب افريقيا فى قبضة اليهود واعتمدت عليهم الحكومة البريطانية فى اعادة بناء المنطقة بعد حرب البوير ، وشارك بلفور رئيس الوزارة البريطانية — تشمبرلين الراى فى أن تدفق اليهود على بريطانيا فى أوائل القرن العشرين هاربين من الامبراطورية الروسية ، يعتبر تهديدا للمصالح الانجليزية ، وأن أفضل حل هو تجمعهم وتوظيف أموالهم فى منطقة كشبه جزيرة سيناء . ولذلك رأى الوزير أن مشروع استيطان اليهود فى سيناء يخدم المصالح البريطانية ، ويساهم فى مد النفوذ الامبريالى نحو فلسطين انتظارا لانتهيار متوقع للامبراطورية العثمانية . وهكذا تركزت المفاوضات وانحصرت فى السعى الى الحصول على امتياز اليهود المهاجرين الى شبه جزيرة سيناء (٩٩) . وحاول هرتزل تأكيد أهمية حل المسألة اليهودية للمصالح البريطانية فبعث بمذكرة بهذا الخصوص فى ٢٤ أكتوبر ١٩٠٢ الى لانزدون — وزير خارجية بريطانيا — ذكر فيها ((. . تمتلك انجلترا الآن فى جنوب شرقى البحر المتوسط مقاطعات خالية من السكان لا قيمة لها هى المنطقة الساحلية المؤلفة من العريش وشبه جزيرة سيناء . . هذه المنطقة يمكن أن تصبح ملجأ ووطنا لليهود المضطهدين فى جميع أنحاء العالم اذا سمحت انجلترا باقامة مستعمرة هناك . . وسيسير الاستيطان مبدئيا كما يلى :

« تعطينا الحكومة البريطانية امتيازاً للمقاطعات المطلوبة وعندما تمنح الامتياز تقرر الضرائب التى ستدفعها المستعمرة اليهودية للامبراطورية وعلى أساس هذا الامتياز ستؤسس شركة استيطان « الشركة اليهودية الشرقية » بمبلغ خمسة ملايين جنيه كـرأسمال وتقوم هذه الشركة بالاستيطان حسب التخطيط . يذهب موظفون وفنيون وخبراء زراعة حالا الى هناك لتهيئة الطرق وسكك الحديد

(٩٩) مذكرة هرتزل الى لانزدون فى ٢٤ أكتوبر ١٩٠٢ ، يوميات هرتزل ، مرجع سابق ذكره ص ص ٢٤٧ — ٢٥٠ ، وانظر ايضا ، ملف وثائق وأوراق القضية الفلسطينية ج ١ ص ١٢١ — ص ١٢٣ .

والموانئ لدراسة المساحات وتقسيمها . . وتنظيم الهجرة اليها من أرجاء العالم ، وسيكون التوطين حسب أحدث مبادئ العلم والخبرة وسيكون رأسمال الشركة وجهود أوائل النازحين المختارين نواة المستعمرة . . ويجب أن يسند العمل ويقوى بمنح حقوق استعمارية حتى يقبل عليه اليهود المنبوثون والضعفاء واليؤساء « (١٠٠) .

عرض هرتزل المفاوضات الجارية بخصوص مشروع الاستيطان اليهودي بثبته جزيرة سيناء، على المؤتمر الصهيونى السادس (١٠١) موضحا أنه قد اتصل فى أكتوبر ١٩٠٢ ببعض أعضاء الوزارة البريطانية واقترح عليهم منح الشعب اليهودي أرضا فى سيناء تمكنه من الإقامة بها . وأشار أولئك الرسميون لهرتزل أنه طالما أن الأرض التى يطلبونها مصرية فلا بد من التفاوض مباشرة مع الحكومة المصرية ، إلا أنهم عرضوا استعدادهم لتزويده بكل التوصيات اللازمة والكفيلة بتحقيق هذا الغرض . وأرسلوا الى لورد كرومر توصية ليبحث بعين العطف الأمانى الصهيونية مع مستشارى الخديو (١٠٢) .

ولقد عرضت الحكومة البريطانية على هرتزل إيفاد بعثة فنية الى مصر لدراسة مدى صلاحية المنطقة لإنشاء مستعمرات سكانية بها . وبادرت لندن بتزويد ممثل هرتزل فى مصر — جرينبرج — بالتوصيات اللازمة ، وكتبت وزارة الخارجية البريطانية الى لورد كرومر تطلب منه مساعدة البعثة الفنية على القيام بمهمتها بالاتصال بالسلطات الانجليزية وبحكومة الخديو (١٠٣) .

وصلت البعثة الفنية الصهيونية الى مصر فى آخر يناير

(١٠٠) مذكرة هرتزل الى لانزدون فى ٢٤ أكتوبر ١٩٠٢ ، يوميات هرتزل مرجع سابق ذكره ص ٢٤٧ — ص ٢٥٠ . وانظر ايضا : ملف القضية الفلسطينية ط ١ ص ١٣١ — ص ١٣٣ .

(١٠١) عقد هذا المؤتمر فى مدينة زوريك فى شهر أغسطس ١٩٠٣ .

(١٠٢) ابراهيم فالى ، سيناء المصرية ص ٢٦٦ .

(١٠٣) المرجع السابق .

١٩٠٣ ثم توجهت بعد ذلك لمشبه جزيرة سيناء ، وكان جرينبرج مندوبا للدكتور هرتزل الذى تولى تفاصيل المفاوضات مع السلطات المصرية والانجليزية (١٠٤) ، ولقد زود ساندرسون Sanderson وكيل وزارة الخارجية البريطانية الدائم - البعثة بالتوصيات اللازمة الى لورد كرومر ، وأرسل فى نفس الوقت برقية أخرى الى لورد كرومر يوصيه فيها بتلبية رغبات هرتزل (١٠٥) . ومكثت البعثة فى سيناء قرابة شهر وأهم ما جاء فى تقريرها أنها رأت تقسيم سيناء الى خمس مناطق ، وقدر عدد سكانها بحوالى ستة عشر ألفا (١٠٦) . وكانت هذه البيانات الواردة فى تقرير البعثة الصهيونية غير صحيحة ، فقد كان لليهود مصلحة فى التقليل من عدد سكان شبه الجزيرة وترويج فكرة أنها خالية من الأدميين . فقد بلغ عدد السكان فى هذه الفترة حوالى ٤٨٠٠٠ نسمة (١٠٧) . كما تميزت بيانات التقرير بالتحفظ الشديد ووضعت عباراته بطريقة تهدف الى التقليل من امكانات شبه الجزيرة ، دون اغلاق الباب أمام امكان استغلالها بقصد تبرير التقدم بطلب الامتياز وابعاد الشبهات بأن هذا الطلب سياسى فقط . ونفى التقرير نفيا قاطعا وجود أى أثر للبترول والفحم (١٠٨) . وجاء بالتقرير أن الزراعة ممكنة فى المناطق التى قد يتوفر فيها المياه أو عن طريق توصيل مياه النيل أسفل قناة السويس عبر سحارات . وامكانية استغلال سيناء

-
- (١٠٤) انتهت البعثة من اعداد تقريرها بالاسماعيلية فى ٢٦ مارس ١٩٠٣ راجع تفاصيل تقرير القومسيون الفنى الصهيونى عن أحوال سيناء وصلاحياتها فى استيطان مستعمرات يهودية بها والمشروعات التى يمكن تنفيذها لهذا الغرض فى الوثيقة رقم ٨ المنشورة بالمرجع السابق ص ص ٣٧١ - ٣٧٩ .
- (١٠٥) ابراهيم غالى ، المرجع السابق ص ٢٧٩ وراجع الوثيقة رقم ٥ بالمرجع نفسه ص ٣٦٥ .
- (١٠٦) المرجع السابق ص ٣٧١ - ٣٧٩ ، ٣٧١ - ٣٧٢ .
- (١٠٧) نعوم بك شقر ، تاريخ سيناء القديم ١٩١٦ ص ١٢٨ ، ص ١٨٢ ، ص ١٢٩ ، وانظر أيضا : ابراهيم غالى ، سيناء المصرية ص ص ٢٧٢ - ٢٧٣ .
- (١٠٨) ابراهيم غالى ، سيناء المصرية ص ٢٧٤ .

بزراعتها بالمحاصيل المختلفة . كما تضمن التقرير تحديد المناطق الملائمة التي يطلب من الحكومة المصرية التنازل عنها لصالح الصهاينة ، وعينت الحدود كالاتى :

البحر المتوسط شمالا والحدود التركية شرقا ، مساقط مياه وادى العريش ومرتفعات التيه جنوبا وقناة السويس وخليجها غربا (١٠٩) .

وهكذا يرى الباحث أطماع الصهيونية فى قناة السويس بجعلها الحد الغربى لمستعمرتها المقترحة فى شبه جزيرة سيناء ، حتى تنقضى على القناة فى الوقت المناسب . وكما رأينا (١١٠) عندما باتت أطماعهم واضحة فى استغلال الجانب الآخر من سيناء لشق قناة أخرى من البحر المتوسط حتى خليج العقبة « قناة اسرائيلية » وبذلك تكون مملكتهم بين قناتين : قناة السويس غربا والقناة الاسرائيلية شرقا . كذلك الطريق الى فلسطين والقدس مفتوح ، فالامبراطورية العثمانية فى طريقها الى الزوال ان عاجلا او آجلا . هذا علاوة على أن سيناء ستجذب اليهود من كل العالم لما لها من تراث روحى تهفو اليه نفوس الملايين من اليهود .

ويعلق البعض على ما جاء بتقرير اللجنة الفنية الصهيونية بخصوص استخدام الفلاحين المصريين : « ان بدء الأعمال يتطلب أن يقوم به الفلاحون المصريون لانهم أكثر تأقلا على المناخ . ولم يذكر ان كان المطلوب أيضا الالتجاء الى السخرة لايواء اليهود فى تلك الأرض المصرية . ولاشك ان واضع التقرير فكروا ضمن ما فكروا فى الظروف التى أحاطت بانشاء قناة السويس ورأوا امكانية اعادتها لصالح اليهود بعد أن ارتدوا ملابس الانجليز » (١١١) .

(١٠٩) راجع نص التقرير بالوثيقة رقم ٨ المنشورة بالمرجع السابق

ص ٣٧٧ - ٣٧٨ .

(١١٠) انظر ص ٩٩ من هذا الفصل من القناة الاسرائيلية .

(١١١) ابراهيم غالى ، المرجع السابق ص ٢٧٥ .

لم يقتصر الصهاينة فقط على التقرير الفنى لتنفيذ المشروع وإنما قاموا بصياغة المشروع صياغة قانونية محكمة تكملة للنواحي الفنية تملؤهم آمال خضوع الحكومة المصرية لمطالبهم نتيجة للضغط البريطانى ، وعلى ما يبدو كانت فى أذهانهم أحداث نصف قرن مضى عندما حصل دى لسبىس على امتياز شركة قناة السويس ، وأورد هنا بعض بنود مشروع الامتياز الذى وضعه هرتزل لعرضه على الحكومة المصرية (١١٢) :

بنـد ١ :

تمنح الحكومة المصرية الدكتور هرتزل أو الشركة التى يؤسسها حق « احتلال » الأرض الكائنة شرق قناة السويس واستعمارها ويحدها من الشمال البحر المتوسط ومن الشرق الحدود العثمانية ، التى تكون معترفا بها بلا نزاع وجنوبا الخط درجة ٥٢٩ ش .

بنـد ٢ :

يمنح الامتياز لمدة ٩٩ سنة .

بنـد ٤ :

يصبح المستعمرون القادمون الى المنطقة عن طريق الشركة من الرعايا المحليين .

بنـد ٧ :

يصرح للشركة بانشاء الموانئ والمناطق التابعة لها ، ومد خطوط المواصلات ، كالطرق والسكك الحديدية وخطوط التلغراف والتليفون (١١٣) .

(١١٢) راجع نص مشروع الامتياز بالوثيقة رقم ٩ المنشورة بالمرجع

السابق الذكر ص ص ٣٨١ - ٣٨٢ .

(١١٣) المرجع السابق ص ص ٢٧٧ - ٢٧٨ .

يقصد ٨ :

للشركة الحق في تحصيل رسوم الموانئ ، والمنائر الا من البواخر التابعة للحكومة المصرية .

ويلاحظ ان هرتزل كان قد تخيل انشاء ميناء جديدة على بحيرة « سيربونيان » « Serbonian Lake » - بحيرة البردويل حاليا - والتي تقع شرق بورسعيد (١١٤) وعلى هذا كان هرتزل يأمل في انشاء مستعمرة تنافس بورسعيد ، وقاعدة تحت العلم المصري للهجوم الصهيوني على الامبراطورية العثمانية (١١٥) .

وبدأت المباحثات في مصر مع لورد كرومر ، وظنت البعثة ان كسب المبعوث البريطاني الى جانب الآمال الصهيونية جدير بحمل الحكومة المصرية على الموافقة عليها .

ويرى الباحث انه ليس من المعقول تسليم كرومر سيناء للصهيونية ، وكان قد خاض منذ عشر سنوات مضت معركة دبلوماسية مع السلطان العثماني والدبلوماسية الفرنسية لاعادة سيناء للادارة المصرية كما كانت من قبل ان يرضخ للضغوط الصهيونية من جانب وحكومته من جانب آخر .

وعلى هذا بعث كرومر الى حكومته برفض المشروع ، فقد ارسل تقرير « وليام جارستن » « William Garstin » - وكيل وزارة الاشغال بالحكومة المصرية - وكذلك ارفق به خطاب وزارة الخارجية المصرية الى جولد سميث Gold Smith - ممثل هرتزل في مصر بعد سفره - ويمكن ايجاز اهم النقاط التي جاءت بتلك التقارير ، وهذه المراسلات لتنفيذ آراء الخبراء اليهود بخصوص استيطانهم سيناء :

بالنسبة لامداد سيناء بالمياه من النيل لتمر أسفل قناة السويس عن طريق سحارات راي وليام جارستن ان هذه الفكرة غير علمية ،

Farnie, Op. Cit., P. 469

(١١٤)

Ibid.

(١١٥)

وأنه على فرض أن التكاليف الباهظة ليست في الحساب وأنه من الممكن تحمل تلك النفقات فإنه سيظل اشكال توزيع المياه الصيفية قائما ، علاوة على تعارضه مع مصالح ملاك الاراضي من المصريين وان هذا المشروع سيزج بالحكومة المصرية — على غير ارادتها — الى التزامات مستقبلية قد يكون من الصعب عليها التنصل منها مهما كانت طبيعة التعاقد والحرص على عدم الارتباط (١١٦) .

مشكلة أخرى بخصوص امرار المياه أسفل قناة السويس عن طريق سحارات ، فإن ذلك يستلزم الرجوع الى شركة قناة السويس ، ومن المشكوك فيه امكانية الحصول على موافقة الشركة ، ذلك أن تنفيذ ذلك يتطلب اغلاقا مؤقتا للقناة يمتد لعدة أسابيع (١١٧) . علاوة على أن ذلك يتطلب انفاق ارقام خيالية ومستحيلة وهذا يبدو غير ممكن (١١٨) .

وقد جاء بالرسالة التي بعث بها كرومر في ٢٨ مارس ١٩٠٣ الى ساندرس ، يحذره من الدكتور هرتزل بقوله : « انه متحمس بلا داعي فاحذر من الارتباط معه بأي شيء أو التفاوض معه ، ان جولد سميث أكثر اتزاناً في التعامل معه » (١١٩) .

وفي رسالة أخرى بعث بها كرومر الى لانزدون — وزير الخارجية البريطانية — في ١٤ مايو ١٩٠٣ ، أوضح كيف بذل جهده لسماع وجهات نظر الدكتور هرتزل ومن معه وطلب كرومر صرف النظر عن الموضوع (١٢٠) .

كما أكد كرومر في رسالته أن أية معارضة للحكومة المصرية

(١١٦) راجع تفاصيل تقرير وليام جارستن في الوثيقة رقم ١٠ المنشورة بكتاب : ابراهيم غالى ، مرجع سبق ذكره ص ص ٣٨٥ - ٣٨٨ .
Farnie, Op. Cit., P. 469. (١١٧)

Ibid. (١١٨)

(١١٩) ابراهيم غالى ، مرجع سبق ذكره ص ٢٨٢ .

(١٢٠) المرجع السابق ص ٢٨٥ .

لا ترجع الى شعور معاد لليهود ، بل يستند الى انها لا ترى اية امكانية لنجاح المشروع وتشاركها في الرأي كل الجهات المختصة ، سواء اكانت اهلية ام بريطانية . وترى نفسها مسئولة اذا ما شجعت هرتزل ومعاونيه على الانفاق على مشروع خيالي قد يؤدي فشله الى المطالبات ضد الحكومة المصرية ، اذا ما اتضح ان الأموال التي أنفقت ذهبت سدى . لذلك ترى السلطات الامتناع عن تشجيع هرتزل على السير وراء أحلام لا يمكن تحقيقها ، ومن الأفضل افهامه ان باب المفاوضة بهذا الخصوص أقفل نهائيا (١٢١) .

وتطرق كرومر للجانب السياسي من المشكلة فأوضح انه من الصعب التنبؤ بما ستؤول اليه الأحوال اذا ما نفذت مشروعات الدكتور هرتزل ذلك انه من المشكوك فيه امكان التوفيق بينها وبين مصالح الباب العالي اذا ما سمح بهجرة أناس متعددي الجنسيات الى شبه الجزيرة لأسباب ومبررات هي قطعاً ذات طابع سياسي وسيؤدي ذلك الى مضاعفة الصعوبات القائمة الآن (١٢٢) . وختم كرومر خطابه قائلاً : « وفي حديثي مع الكولونيل « جولد سميث » أشرت اليه بقوة وبكل حزم الى ضرورة حفظ الموضوع وآمل من سيدي اللورد ان يبلغ مثل هذا الرد الى الدكتور هرتزل عندما يلجا اليكم كما هو متوقع » (١٢٣) .

وقد صدق حدس كرومر فعلاً ، فقد تقابل هرتزل ثانية مع تشمبرلين في (٢٣ أبريل ١٩٠٣) ودار بينهما حديث حول موضوع المستعمرة اليهودية بسيناء ، وأوضح له ان التقرير غير مشجع الا ان هرتزل تذرع بأن البلاد فقيرة ولكنهم سيخلقون منها شيئاً ، فعرض عليه تشمبرلين « أوغندا » بدلاً من شبه جزيرة سيناء ، الا ان هرتزل أوضح له قائلاً : « انه يجب ان تكون فلسطين قاعدة لهم ، لهذا فكروا في العريش لوضع سياسة جذابة ، ولكنهم لا يفهمون

(١٢١) المرجع السابق ص ٢٨٥ - ٢٨٦ .

(١٢٢) المرجع السابق ص ٢٨٦ .

(١٢٣) المرجع السابق ص ٢٨٦ .

هذا فى مصر ، ولم أستطع أن أوضح الأمر لهم كما أفعل هنا . .
لذلك اضطررت هناك أن أطلب تنازلا غير تام بسبب الحالة السياسية
الراهنة ، وكان هذا التنازل ماليا فقط ، وهى بذلك صفقة خاسرة
إذا فكرنا فى الأرض لأنه لا أحد يدفع ثمننا لمثل هذه البلاد . . لا أحد
غيرنا - وذلك لأن لنا وراء هذا الدفع مطامع سياسية ، ويجب أن
يكون واضحا أننا لن نضع أنفسنا تحت حكم مصرى ، ولكننا نريد
حكما بريطانيا « . وفى نهاية الحديث وعد تشمبرلين هرتزل أن
يتكلم مع لانزدون حتى يكون هناك ضغط على كرومر ليسرع فى
العمل (١٢٤) .

وكرر هرتزل بذل جهوده المستميتة لاهياء بحث مشروعه ،
وللتأثير على كرومر والحكومة المصرية عن طريق الحكومة البريطانية
حتى اذا احتاج الأمر للتوجه الى القاهرة لاعادة فتح باب المناقشة
مع السلطات (١٢٥) . وازاء هذا الالاحاح ، رد وكيل وزارة الخارجية
فى ١٩ يونية ١٩٠٣ على هرتزل بأن لانزدون يرى ابلاغه أنه عندما
أرسل اليه كرومر قرار الحكومة المصرية مدعما بالحجج القوية ،
فانه ليس من الرزانة التفاوضى عنها ، وان كرومر اقتنع بصصفة
نهائية بوجاهة رأى الحكومة المصرية مما لا ينتظر معه الحصول
على أية نتيجة مرضية ، من اعادة النظر فى القرار الذى اتخذته
القاهرة . وبناء عليه أبلغه أسف لورد لانزدون لعدم استطاعته
التوصية بالضغط أكثر من ذلك على الحكومة المصرية ، لحملها
على تغيير موقفها فى هذا الخصوص (١٢٦) .

(١٢٤) يوميات هرتزل - انيس صايغ ص ٢٧٩ - ٢٨٢ تشمبرلين
يعرض مشروع أوغندا على هرتزل مذكرة بتاريخ ٢٣ أبريل ١٩٠٣ ، وانظر أيضا
ملف القضية الفلسطينية مرجع سبق ذكره ص ١٣٥ - ١٣٧ .
(١٢٥) راجع نص الخطاب الذى أرسله هرتزل الى لانزدون فى ٥ يونية
عام ١٩٠٣ وثيقة رقم ١٢ المنشورة فى كتاب ابراهيم غالى ، مرجع سبق ذكره
ص ٣٩١ - ٣٩٢ .
(١٢٦) راجع رسالة لانزدون الى هرتزل فى ١٩ يونية ١٩٠٣ - وثيقة
رقم ١٣ بكتاب ابراهيم غالى ص ٣٩٣ - ٣٩٤ .

وهكذا رفض عباس الثانى بمساندة كرومر - فى ١٧ فبراير ١٩٠٣ - منح اليهود سيناء « كاستعمار عن طريق التأجير »
a charter colonization ووافق فقط على منحهم حقوقا

بإدارة مرافقهم . وفشل هرتزل فى الحصول على أية امتيازات من كرومر فى ٢٠ مارس ١٩٠٣ ، ونظر هرتزل اليه على أنه « أسوأ رجل انجليزى » قابله :

(١٢٧) «The most disagreeable English man» he had met. وعندما فشل هرتزل فى الحصول على سيناء اتجهت أنظاره صوب شرق أفريقيا فيما بعد (١٢٨) .

وهكذا انتهى أول اتصال للصهيونية مع الحكومة البريطانية حيث مات هرتزل - مؤسس الحركة الصهيونية - فى عام ١٩٠٤ ، وبقيت قناة السويس بعيدة عن التهديد والأطماع التى تعرضت لها عن طريق المستعمرة اليهودية المقترحة فى شرق القناة وظلت بورسعيد دون منافس (١٢٩) .

وهكذا يرى الباحث أن كرومر كان له فضل انقاذ شبه جزيرة سيناء ، المرة الأولى عام ١٨٩٢ من الدولة العثمانية والثانية (١٩٠٢ - ١٩٠٣) من أطماع الصهيونية ، ليس حبا فى مصر وإنما دفاعا عن المصالح الحيوية للإمبراطورية البريطانية المتمثلة فى تأمين قناة السويس من أى أخطار داخلية أو خارجية تتعرض لها ، وهو الهدف الأساسى من وجوده فى مصر .

كرومر واتفاقية الاستانة ١٨٨٨ (١٣٠) الخاصة بقناة السويس :

ولم يقتصر دور كرومر على تأمين الحدود الشرقية لقناة السويس ، وإنما كان لرأيه فى المسألة المصرية وقناة السويس وزنه

Farnie, Op. Cit., P. 469.

(١٢٧)

(١٢٨) حسن مبحى ، التآمر الصهيونى ص ٢٧ .

Farnie, Op. Cit., P. 470.

(١٢٩)

(١٣٠) راجع بالتفصيل موضوع تحديد المركز الدولى لقناة السويس

فى الفصل السادس من هذا البحث .

وثقله في الأوساط السياسية البريطانية . فيها هو جرانفيل يطلب من كرومر في صيف عام ١٨٨٣ التزام الحيطة والحذر في تعامله مع الفرنسيين ، وخاصة فيما يتعلق بمشاعرهم وحساسيتهم بالنسبة لمصالحهم المالية في مصر وقناة السويس . وكان جرانفيل يأمل التوصل الى اتفاقية معقولة مع دي لسبس حول هذا الموضوع . . . وكان على جرانفيل - في علاجه لهذه الأزمة الخاصة بقناة السويس - مواجهة أمرين :

الأول : تقديم امتيازات للحكومة الفرنسية ترضى كبريائها وتكون مفيدة لها في نفس الوقت .

الثاني : عدم إثارة الرأي العام البريطاني بعمله هذا .

وعلى هذا طلب جرانفيل من كرومر اقتراح ما يراه مناسباً للخروج من هذه الأزمة ، بعد أن يقوم بدراسة المشكلة دراسة متأنية وعلى الطبيعة . ووعده جرانفيل كرومر بأنه سيقوم بدراسة هذا الاقتراح ، الذي سيقدم به كرومر ، بعناية شديدة من جانبه (١٣١) .

وقد ملكت المسألة المصرية ومشكلة قناة السويس كل فكر كرومر ، ولعل أصدق تعبير عن ذلك هو وصف سولسبري لكرومر - في الحديث الذي دار بينه وبين دي كورسيل (سفير فرنسا بلندن) - في خريف عام ١٨٩٦ : « اذا كان العالم قد تساقط شتاتاً حوله ولم يبق سوى مصر وحدها ، فان لورد كرومر لا ينبغي أكثر من ذلك » (١٣٢) .

Granville to Cromer, No. 1, dated June 29, 1883, In. (١٣١)
P.R.O., Cromer Papers. F.O. 633/7/1.

«..... si le monde tombait en morceaux autour de lui (١٣٢)
et que l'Egypte seule fut conservée. Lord Cromer N'en demanderait pas d'avantage. De Courcel A Hanotaux., Lond, October, 1896,
D.D.F.T. xli. 1ère serie. No. 469.

وإذا كانت باريس فى صيف عام ١٨٨٥ هى مقر المناقشات والدراسات الخاصة بتحديد المركز الدولى لقناة السويس ، فان القاهرة هى الأخرى كان لها دورها غير المباشر فى التأثير على نصوص اتفاقية ١٨٨٨ . فلقد استعانت وزارة الخارجية البريطانية بمشورة لورد كرومر فى كثير من نصوص اتفاقية ١٨٨٨ ، وكانت آراؤه لها وزن كبير لدى الحكومة البريطانية ، واعتمدت عليها فى معظم اقتراحاتها التى قدمتها الى مؤتمر باريس ١٨٨٥ .

فعلى سبيل المثال عندما جرت محاولة اخضاع ترعة المياه العذبة - التى تغذى منطقة قناة السويس - للرقابة الدولية بحجة استمرار تدفق المياه فيها وتأمينها ، أبدى المندوب العثمانى تخوفه من أن تتجاوز لجنة باريس اختصاصها بمد أبحاثها لأقاليم خارجة عن منطقة القناة البحرية ، وبهذا تمس ملكية الدولة صاحبة السيادة على هذه الأقاليم . كما بين مندوب انجلترا أن المقصود بفروع القناة العذبة الفرعان المتجهان من الاسماعيلية شمالا لبورسعيد وجنوبا للسويس . ولكن دى لسبس (١٣٣) رأى أنه يلزم أيضا حماية المجرى الأصلي من جهة القاهرة ، لأنه بدونها يستحيل الحصول على المياه المطلوبة . وقرر مندوب انجلترا أن الرأى متفق على حماية القناة العذبة ولكن الخلاف فى كيفية الوصول لذلك . ورأى أنه يكفى النص على حصانة هذه القناة ، وهذا يؤدى الى صيانتها وعدم الاضرار بها ، وعارض فكرة أن يشمل الحياد - التى يراد بحثها بخصوص القناة البحرية - قناة المياه العذبة إذ لا يجوز تقرير حياد مجرى فى قلب مصر (١٣٤) .

وأرسل جرانفيل الى كرومر يستشيريه فى مسألة : (خطورة النص الخاض بقناة المياه العذبة » . ولكن كرومر طمأنه ، وأحاطه

(١٣٣) حضر دى لسبس هو ونجله فى ٢٠ أبريل ١٨٨٥ اللجنة الفرعية الخاصة ببحث مشكلة قناة السويس وذلك بناء على دعوة اللجنة الاستشارية فى موضوع قناة المياه العذبة - راجع :

Parl, Pap Egypt 19 (1885). Part. 2. Sitt of April 20, 1885.
Ibid.

(١٣٤)

علما بأنه قد تشاور مع كل من نوبار باشا وكولونيل « سكوت مونكريف » حول هذا الموضوع ، وأنه ليست هناك خطورة فيما جاء بمسودة الاتفاقية يخشى من اتخاذه ذريعة فى أعمال الرى (١٣٥) .
وعلى هذا تم التوصل فى اللجنة العامة - التى تبحث صياغة الاتفاقية الخاصة بقناة السويس - الى صيغة المادة الثانية التى تؤكد التزامات الخديو تجاه شركة قناة السويس فيما يختص بقناة المياه العذبة (١٣٦) .

كذلك هاجم كرومر مبدأ « تدويل القناة » الذى كان وراء المادة الثامنة من اتفاقية ١٨٨٨ التى هددت عمله فى مصر . فقد كان يخشى من تكتل الدول لاعاقة سياسته فى مصر ، خصوصا وقد عانى كثيرا - كما رأينا - من الأزمة المالية المصرية (١٣٧) .

لذلك اعترض كرومر على ما جاء بالبند الثامن من الاتفاقية وخصوصا الفقرة الأخيرة منه والخاصة بحضور مندوب تعينه لهذا الغرض الحكومة العثمانية ، لأنه سيصبح من المحتمل جدا - فى نظره - مركزا للدسائس الداخلية فى مصر (١٣٨) .

وعلى أية حال لم يكن كرومر متحمسا لاتفاقية الاستانة ١٨٨٨ ، وأخبر سولسبرى أنه ينظر اليها باعتبارها نوعا من « التهدة لفرنسا » ، « وأنه يرغب فى الحصول على بعض الامتيازات لمصر منهم كئمن لهذه الاتفاقية » (١٣٩) .

هذا ولم يكن خافيا على سياسة فرنسا دور كرومر فى المسألة المصرية وقناة السويس ، وتأثيره على مجريات الأمور سواء فى

Baring to Granville, Cairo, May 18, 1885, P.R.O.F.O. (١٣٥)
423/19/110.

Parl. Pap. 19 (1885), Op. Cit., Sitting of June 4, 1885. (١٣٦)

(١٣٧) راجع الفصل الاول من هذا البحث .

Halbberg., Op. Cit., P. 307. (١٣٨)

I Would have liked to have got some Egyptian Con- (١٣٩)
cession from them as the Price of it cecll, salisbury., Op. Cit.
Vol. P. 106 quoting salisbury's Papers. June 4, 1888.

مصر أم على القرار السياسى الذى تتخذه الحكومة البريطانية فى المسألة المصرية . لذلك نجد دى كورسيل يلح على سولسبرى طالبا مقابلة لورد كرومر ، الذى تعود قضاء اجازته الصيفية فى انجلترا كل عام . وحقق سولسبرى لكورسيل هذه الرغبة ، وقام كرومر - بناء على موافقة وزارة الخارجية البريطانية - بزيارة لكورسيل فى لندن فى صيف عام ١٨٩٦ ، ودار الحديث بينهما حول المسألة المصرية بصفة عامة ومسألة قناة السويس بصفة خاصة . وسأله كورسيل (بصفة سرية) عن السبب فى معارضته فى وضع اتفاقية ١٨٨٨ موضع التنفيذ ، ذلك أن سولسبرى - فيما يبدو - كان ميالا لسحب التحفظ البريطانى بالنسبة لهذه الاتفاقية بناء على رغبة روسيا (١٤٠) .

ورد كرومر بأنه لا يمانع فى أمر تنفيذ هذه الاتفاقية (١٨٨٨) ولكن المشكلة فى رأيه ، أن هذه الاتفاقية تحتوى على نصوص مختلفة تستدعى التحفظ عليها ، وأن اعتراضه الأساسى ينصب على « اللجنة الدولية » التى وردت بالاتفاقية ، المنوط بها الاشراف على تنفيذ المعاهدة والمؤلفة من مختلف القناصل ، وأن مثل هذه « المؤسسة الدولية » - على حد تعبيره - ستقوم فى مصر على هذا الأساس وسوف تصبح عندئذ بؤرة المؤامرات وستكون طبقة أمام حكومة البلاد ومصدر أزعاج حقيقى لها (١٤١) .

وأكد كورسيل ، فى رسالته الى هانوتو ، أن آراء كرومر فى المسألة المصرية لها النفوذ السائد بالنسبة للقرار الذى تتخذه الحكومة البريطانية (١٤٢) .

De Courcel a Hanotaux, Lond. August, 13, 1896. (١٤٠)

D.D.F. 1ère serie. T. XII. No. 442.

Ibid.

(١٤١)

«..... L'on attache a Londris a l'opinion de» Lord (١٤٢)

Cromer, en tout ce qui concerne l'égypte, lui assure, dans ordre d'affaire», une influence preponderante sur les decisions du cabinet anglais».

وكذلك لم يؤمن كرومر بفكرة حياد قناة السويس أو حياد مصر ، وهاجم هذا الرأي بشدة في كتابه (مصر الحديثة) . فذكر أن السياسة اعتقدوا في وقت ما أن حل المسألة المصرية يكمن في حياد مصر بأن تصبح بلجيكا الشرق ، وانتقد أولئك الذين يرون في حياد مصر حلا للقضية المحتمل قيامها بين إنجلترا وفرنسا بسبب مصر . وعلى أية حال فإن مسألة حياد مصر - كما يذكر كرومر - لم تخرج عن مجرد النقاش الأكاديمي ، بينما حظيت مسألة حياد قناة السويس باهتمام أوروبا إبان أحداث ١٨٨٢ ، ولكنها لم تأخذ صفة الاتفاقية الدولية إلا في أكتوبر ١٨٨٨ ، وفي هذه الاتفاقية استبدلت كلمة « حياد القناة » بكلمة « حرية الملاحة في قناة السويس » (١٤٣) .

وكان لكرومر دوره في التأثير على سولسبري لتأجيل النظر في أمر سحب التحفظ البريطاني على الاتفاقية ١٨٨٨ . وذلك على الرغم من رغبة سولسبري في ذلك واقتناعه بهذا الأمر نتيجة الظروف الدولية والموقف المعادي للروسيا وفرنسا في هذا الأمر . فقد بعث سولسبري إلى كرومر برسالة يستطلع رأيه في أمر سحب التحفظ على الاتفاقية ، وعما إذا كانت لدى كرومر أي اعتراضات على ذلك (١٤٤) .

وعندما أثار خبراء البحرية البريطانية ، في تقرير رفعوه إلى لجنة الدفاع عن الامبراطورية C.I.D. ، وعن مسألة إعادة النظر في اتفاقية ١٨٨٨ إبان أحداث الحرب الروسية - اليابانية ، بإزالة أي التباس بالنسبة لمركز قناة السويس إبان الحرب .

Cromer, Modern Egypt., Op. Cit., Vol. 2. PP. 382 — 3. (١٤٣)

وانظر أيضا : السيد حسين جلال ، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس ص ٤٥٢ - ص ٤٥٤ .

Salisbury/Cromer. F.O. 24. 6.1 1896. F.O. 633/7 No. 177. (١٤٤)
Cromer Papers. P.R.O

وانظر بالتفصيل الفصل السادس .

واقترحوا صياغة اتفاقية دولية جديدة تعترف بحق المرور للدول المتحاربة ، ولكنها ترفض الحرية المقيدة بحدود ، وضرورة تبسيط هذه القواعد بما يحقق المصالح البريطانية . وأن تقوم وزارة الخارجية البريطانية بدراسة مدى احتمال التوصل الى اتفاقية دولية على هذا الأساس (١٤٥) .

وعلى أية حال فان كرومر قد تعاطف مع آراء خبراء البحرية البريطانية وقبل مبدأ إعادة النظر في اتفاقية ١٨٨٨ وذلك بعد انتهاء الحرب الروسية - اليابانية (١٤٦) .

دور كرومر في الاتفاق الودى ١٩٠٤ :

وامتدت جهود كرومر ببراعة وحنكة سياسية لتشمل الأوضاع الدولية متمثلة في الصراع الدولى الذى واجهته الحكومة البريطانية - غداة احتلالها لمصر - وقادته فرنسا ، التى ما لبثت منذ عام ١٨٨٢ تشهر السكين في وجه انجلترا في كل مكان وتقيم العقوبات القوية في وجه السياسة الاستعمارية البريطانية (١٤٧) .

وكان لكرومر دوره الرائد في انهاء هذا الصراع (الانجليزى - الفرنسى) في مصر وفي أماكن أخرى من العالم . وقد وصف « لورد زيتلاند » (Zetland) - كرومر - بأنه مهندس الاتفاق الودى بين انجلترا وفرنسا عام ١٩٠٤ (١٤٨) . ومنذ ذلك التاريخ

CAB, 38/9/43. a Memorandum to C.I.D. about the international status of S.C.P.R.O. (١٤٥)

Ibid.

(١٤٦)

(١٤٧) حسن صبحى ، اتفاقات حوض البحر المتوسط (فبراير -

ديسمبر ١٨٨٧) - مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية - المجلد ١٩

(١٩٧٢) ص ١٧٢ .

(١٤٨) راجع الفصل ٢٤ من كتاب Zetland, Lord Cromer, Op. Cit.

أحكمت انجلترا قبضتها على قناة السويس لدى نصف قرن من الزمان .

كان التفاهم الفرنسي - الانجليزي الذي عاش من ١٨٥٥ حتى ١٨٨٢ ، قد انتهى فقد رأت فرنسا أن الاحتلال الانجليزي لمصر قد جعل التوازن الدولي في البحر المتوسط أمرا مستحيلا وأصبح اشراف انجلترا تماما على شرقى ذلك البحر وعلى الطرق المائية والبرية الموصلة للهند والشرق . وبذا لم يعد لفرنسا مركز مساو أو قريب من مركز انجلترا في الشرق الأدنى ، حيث كانت فرنسا تؤمن بتفوق الحضارة الفرنسية واللغة الفرنسية (١٤٩) .

وقد جعلت هذه الاعتبارات فرنسا تصمم على الجلاء كتعويض «a quid pro quo» لأى تراض للشروط المالية لاتفاقية لندن وعارضت فرنسا تقديم المال من الاحتياطي ، لأى غرض يهدف الى تدعيم مركز انجلترا في مصر ، مثل خزان أسوان وحملة انجلترا لاسترجاع السودان . وهكذا تحقق كرومر من أن أى حكومة بريطانية ليست مستعدة لأن تقوم الحكومة المصرية بإلغاء بنود اتفاقية لندن المالية (١٥٠) ، وأخبر سولسبرى كرومر بضرورة عقد

(١٤٩) يبدو التنافس الحضارى بين اللغتين الانجليزية والفرنسية في مطالبة الانجليز أن تكون اللغة الانجليزية لغة أساسية في ادارة التحركات بشرطة قناة السويس . وبعد أن سادت المصالح الفرنسية في مصر وانتشرت اللغة الفرنسية في الادارة . وكانت المحادثات والمراسلات بين الأوربيين والوزراء المصريين وكبار الموظفين تتم باللغة الفرنسية . وكانت المعرفة التامة باللغة الفرنسية مؤهلا ضروريا للموظفين الانجليز في مصر . وبلغ النفوذ القوى للجالية الفرنسية في مصر خذا يؤدى الى اسقاط أى قنصل فرنسى عام ، يبدى ضعفا في مساندة وجهة نظرهم .

Marlowe., Op. Cit., P. 239.

انظر :

وراجع أيضا : محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزي لمصر وموقف

الدول الكبرى ص ص ٧٤ - ٧٦ .

(١٥٠) راجع الفصل الاول .

صلات ود مع الفرنسيين ، اذا اراد أن يجد استرخاء لبندود اتفاقية لندن المالية (١٧ مارس ١٨٨٥) . وأوضح روزبرى أيضا لكرومر بجلاء ، أنه لن يساند أى اقتراح يرمى الى الحصول من الخزانة البريطانية على المال المطلوب لحملة السودان . وحتى فى نوفمبر ١٨٩٨ بعد حادثة غاشودا لم يكن سولسبرى مستعدا لتراكم الآلام على فرنسا بقبوله اقتراح كرومر وهو « أن الوقت قد حان لأن نخبر الفرنسيين بأن أسئلتهم واستفساراتهم المستمرة فى المسألة المصرية ، والتي تحملناها من قبل لا يمكن أن نتحملها أكثر من ذلك » (١٥١) .

وأصبح واضحا لكرومر أن الثمن الذى يطلبه الفرنسيون هو الانسحاب . ولم يكن هذا الأمر ، بالنسبة لكرومر ، قابلا للتفاوض فلم يكن معنيا بتجهيز الانسحاب من مصر ، وإنما كان يرغب فى « حرية مالية » من أجل جعل الاحتلال أكثر قبولا للمصريين (١٥٢) .

هذا وفى فبراير ١٨٩٦ حدث تقارب بين الدولتين فى المسألة المصرية ، فلقد أوضح كورسيل لسولسبرى فى عبارات عامة أن الحكومة الفرنسية ليست لديها الرغبة للمعارضة واتخاذ مواقف عدائية ضد الانجليز فى مصر ، وأنهم سيقنعون بتحديد موعد للجلاء وبتعيين نسبة أكبر من الفرنسيين فى خدمة الحكومة المصرية . . . وأرسل سولسبرى بدوره ملاحظات كورسيل الى كرومر طالبا منه توضيح الأسباب التى يراها ضرورية لتواجد الحماية البريطانية فى مصر كضمان حيوى لتدعيم وصيانة شروط التوازن والأمن التى نجح كرومر فى اقامتها بمصر . ورد كرومر موضحا الأسباب الضرورية الرامية الى استبقاء حماية بريطانية بمصر فى الآتى :

١ - وجود عناصر الاضطراب وعدم النظام .

٢ - عدم قدرة الطبقة الحاكمة المصرية .

Marlowe, Op. Cit., P. 242.

Ibid.

(١٥١)

(١٥٢)

- ٣ — استبداد الخديو .
- ٤ — عدم القدرة على الاعتماد على جيش اسلامى ضباطه من المسيحيين .
- ٥ — تفشى الجهل بين السكان .
- ٦ — وجود أعداد كبيرة من الأوربيين لهم نفوذهم القوى الذى يعتمد على التنافس الدولى ، ولا تظله ادارة قانونية صحيحة .
- ٧ — وجود أخطار على الحدود لا يمكن تجاهلها .
- وأضاف كرومر فى خطابه لسولسبرى : « انه اذا انسحب الجيش البريطانى من مصر فيجب الاعتماد كلية على شخصيتين هما : الخديو والقنصل العام . والموظفون الانجليز الكفاء فى مقدورهم أن يصبحوا بمثابة حاجز «breakwaters» ، ولكن هؤلاء أيضا يستمدون سلطتهم ونفوذهم فى النهاية من القنصل العام الذى يستمد سلطته من حكومته . أما الخديو فصبيانى المزاج ، ولا يملك الصفات الضرورية التى تؤهله لقيادة بلده أو أى بلد آخر . وقد تظهر — عقب انسحابنا من مصر — حركة مناهضة للخديو تعتمد قليلا أو كثير على مبادئ عرابى . كما لا يوجد فى العائلة الخديوية من له مزايأ تفوقه » (١٥٣) .
- ثم يتساءل كرومر : « هل نفوذ القنصل العام البريطانى فى مصر تسانده حكومة انجلترا ، بكاف لتأمين دفع عجلة الادارة بدون ثقل مساندة قوات الاحتلال . ورأى كرومر أن النفوذ الشخصى فى الموقع مع مساندة لندن معنويا ليس بكاف لمنع الانهيار السريع أو الانقسام التدريجى المحتمل للحكومة المصرية (١٥٤) .
- ولكن كرومر كان يعلم أن هذه الحجج ، التى ساقها لسولسبرى لن تجدى فتيلا ، اذا كان قد رأى فرصة حقيقية لاتفاقية مع فرنسا

Marlowe, O. Cit. PP. 242 — 243.

(١٥٣)

Ibid.

(١٥٤)

تساعده على فتح باب الاختيار امامه على رقعة الشطرنج
الأوربية (١٥٥) . وعلى هذا أخبر كرومر سولسبرى بتبنى الخط
العام لاتفاقية درمندوولف ، التى لم تتحقق ، (أى حق العودة)
إذا تمت مخاطر الجلاء . ولن يوافق الفرنسيون على حقنا فى العودة
فيما عدا إذا كان لهم حق تحديد ذلك والحكم بضرورة العودة .

ثم أخذ كرومر يعدد لسولسبرى مواقف الفرنسيين العدائية
ومشاكلهم فى مصر مثل تأخير بناء سد أسوان بسببهم ، ولو وضعت
المبالغ فى أيدي الحكومة المصرية لكان العمل قد بدأ منذ سنوات .
ان ما يريده كرومر فى مصر هو « حرية التصرف المالى » وإذا لم
يكن الفرنسيون مستعدين لقبول مبدأ الحرية المالية ، فلن يكون لهم
مزايا إدارية تمنح لهم بمعرفتنا . وأوضح كرومر أنه يجب اخطار
الفرنسيين بوضوح باعترافنا بتعهدنا بالجلاء وأنه ليست لدينا الرغبة
فى البقاء ، ولكن المشكلة فى وضع الحكومة المصرية على قدميها قد
أثبتت صعوبة كبيرة أكثر مما كان مقدرا فى بادئ الأمر . ولذلك
لا يوجد أمل حاليا فى سحب الحامية البريطانية ، وحيث ان إنجلترا
لا توافق على إعادة المراقبة الثنائية فيمكن بحث اتفاق مؤقت
Modus Vivendi وان الأسس لهذا الاتفاق تكون :

(أ) الحرية المالية للحكومة المصرية تعمل بمساعدة
مستشارين انجليز .

(ب) منح بعض الموظفين الفرنسيين مراكز رغم كونها تابعة
الأنها يجب أن تكون ذات أهمية (١٥٦) وان مقترحات
كرومر هذه : تأجيل غير محدد للجلاء وحرية مالية
للحكومة المصرية ، كانت الاساس فى الاتفاق الودى
الذى عقد بعد ذلك بثمانى سنوات (١٩٠٤) (١٥٧) .

Ibid.

(١٥٥)

Marlowe., Op. Cit., PP. 244 — 245.

(١٥٦)

Ibid P. 245.

(١٥٧)

بدأت المفاوضات بين إنجلترا وفرنسا لتسوية المسائل المتنازع عليها في صيف ١٩٠٣ ، وكان لموقف كرومر واعتدال لانزدون ومرونة دلكاسيه اثر كبير في نجاح هذه المفاوضات فقد جرت مشاورات جادة بين لانزدون وكرومر (١٩٠٣) الذي كان في لندن في أواخر الصيف - قدما ما تريده الحكومة البريطانية في مصر وما هم مستعدون للتسليم به لهم في مراكش (١٥٨) .

وكان كرومر قد أرسل الى لانزدون (يوليو ١٩٠٣) مظهرا استحسنه لعرض دلكاسيه للصفقة المصرية - المغربية ، بل وكان يخشى تراجع دلكاسيه (١٥٩) .

أما فيما يختص بمصر فقد أعلن لانزدون أن الحكومة البريطانية ليست لديها الرغبة في تغيير مركزها السياسى أو اثارة مسائل تؤثر على مركز إنجلترا الدولى هناك ، وان ما يريده هو اعتراف الحكومة الفرنسية بدوام الاحتلال البريطانى والسماح للبريطانيين والحكومات المصرية بتمويل كل الدين المصرى والغاء الادارة الدولية للسكك الحديدية .

وفيما يختص بمراكش فان حكومة إنجلترا كانت مستعدة للاعتراف بسيادة النفوذ الفرنسى هناك شريطة أن تظل حقوق بريطانيا كما هي وأن يحيد ساحل البحر ويتم التوصل الى اتفاق حول حقوق اسبانيا هناك (١٦٠) . وفى الاطار الطبيعى للمساومات الدبلوماسية عارضت الحكومة الفرنسية ، لأنه طلب منها الكثير في مصر بينما تقدم القليل في مراكش ، وكانت هناك مشاكل وصعاب فى الراى العام فى كل من فرنسا وإنجلترا ومعارضة شعبية لها

Ibid. PP. 247 — 8, of. Lansdown/Monson, 7/0/963. (١٥٨)

British Documents. II. P. 517 — 8.

(١٥٩) حسن صبحى ، التنافس الاستعماري الاوربي فى المغرب ١٩٦٥ -

ص ٢٣٠ .

Marlowe., Op. Cit., P. 247.

(١٦٠)

وزنها لاي امتيازات تقدم للجانب الآخر الا ان لانزدون ودلكاسيه كان كلاهما مصمما على السير قدما شريطة أن يكون في مقدورهما ادارة مساومات شاقة بما فيه الكفاية ، واستغل الفرنسيون لعبة الوقت «Playing it long» فقد أخبر كامبون دلكاسيه في نوفمبر : « يجب أن تأخذ وقتنا والا تبدى تعجلا فنحن في موقف سيكون صعبا فالانجليز لهم مصلحة أكبر في التوصل الى اتفاق معنا حول مصر ، أكثر مما أن نتوصل الى اتفاق معهم في مراكش ، وسوف يصبحون عنيدين اذا ما أبدينا رغبتنا الشديدة في الوصول بالاشياء الى نهايتها » (١٦١) .

وكان كرومر من جهة أخرى يحت لانزدون لاستعجال الأمور بقوله : « وفي الحالة الحاضرة فان الخطر يكمن بالسير ببطء » . كما أخبره في أول نوفمبر أيضا : « وآمل بشغف أنك ستواصل المفاوضات بقوة فان هذه الفرصة المتاحة لنا الآن ليس من المحتمل أن تتكرر ويجب أن نتوصل الى تفاهم «To come to terms» وان اى اظهار للرغبة المفرطة للتوصل لذلك فائنا لا ننصح به بطبيعة الحال ، واعتبر هذا من وجهة نظري أعظم الأعمال الدبلوماسية المهمة التي وضعت بين أيدينا منذ فترة طويلة ، ويجب ألا نفشل ، واذا قبلنا فان الفرنسيين سوف يحصلون على كل ما أرادوا منا ، ونحن سنحصل على قليل ولا نحصل على شيء منهم وعلينا أن نحقق هدفنا الرئيسي وهو إطلاق يدنا في العمل في مالية مصر والسودان » (١٦٢) .

ولارضاء فرنسا كان كرومر يرى الذهاب الى أبعد حد حتى لقد اقترح تغيير اسم فاشسودا التي أصبحت رمزا لاذلال فرنسا (١٦٣) .

Cambon a Delcasse, 18.11.1903. D.D.F. 2 Serie T. Iv. (١٦١)
P. 116.

Cromer/Lansdoun, Cairo, 1-11-1903. F.O. 633/Cromer (١٦٢)
Papers. P.R.O.

(١٦٣) صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ص ١١٢ .

ورأى كرومر أن هناك مبدئين أساسيين بالنسبة لأية اتفاقية
فى المستقبل مع فرنسا وهما :

(أ) الحرية المالية •

(ب) اعتراف فرنسا بالاحتلال البريطانى •

وكان كرومر فى هذا الوقت أكثر قلقا للتوصل الى اتفاقية حول
هذا الموضوع أكثر من الحرية المالية ، لأن الاضطرابات من جانب
المصريين كانت قد بدأت وشملت نسبة كبيرة وصاحب ذلك أيضا
كراهية الخديو وتزايد روح العداوة من جانب تركيا . كل ذلك
تجمع ليجعل من المرغوب فيه تأمين مسألة قبول الاحتلال من جانب
الدول الكبرى وعلى هذا يمكن حرمان الوطنيين والخديو والسلطان
من استخدام سلاح قوى ضد الاحتلال • وأن قبول فرنسا هو مفتاح
الاتفاقية مع الدول الأخرى التى ستحرم - بإذعان فرنسا الرسمى
- من استغلال الظروف Chantage • وكان كرومر عنيدا بالنسبة
لضرورة قبول واضح لمسألة مركز بريطانيا فى مصر سواء من
الجانب الرسمى أو الشعبى فى فرنسا (١٦٤) • هذا وعندما ذهب
جورست (المستشار المالى) الى لندن فى ديسمبر ثم بعد ذلك الى
باريس للمساعدة فى بحث الجانب المالى للمفاوضات اقترح على
كرومر أنه يمكن قبول أى شىء بطريقة غير رسمية ، ولكن كرومر
أخبره - بحزم - أنه يود رؤية فشل المفاوضات بدلا من قبوله أى
شىء أقل من مسألة الاعتراف الفرنسى الرسمى بالاحتلال
البريطانى (١٦٥) •

وأن النفوذ العظيم الذى استمتع به كرومر فى الحكومة
البريطانية فى ذلك الوقت يمكن تصويره بوضوح عندما كانت
الحكومة البريطانية تسأله رايه ومشورته خلال المفاوضات ليس فقط
فى موضوع مصر ولكن أيضا فى موضوعات أخرى • وأن الخط

Marlowe, Op. Cit., P. 249.

(١٦٤)

Zetland, Op. Cit., P. 271.

(١٦٥)

البريطاني عن مصر في شروطها وامتيازاتها أخذ بالكامل من
مصر (١٦٦) .

كذلك كان المفاوضون الفرنسيون يعلمون مقدار نفوذ كرومر
في الحكومة البريطانية ويعرفون مقدار قلقه للتوصل الى اتفاقية حول
مصر . فاستفادوا من ذلك ، ففي منتصف يناير عندما كانت هناك
صعاب حول مطالب فرنسا في غرب أفريقيا ونيروغونديلا ند نجد
القنصل الفرنسي العام بالقاهرة قد أخطرتة حكومته طالبة منه رؤية
لورد كرومر واخباره (كما لو ان ذلك من جانب السفير) : « ان
التسوية المقترحة للمسألة المصرية انما تتبع التعويض المثار
حاليا » (١٦٧) .

وكان جورست قد أخبر كرومر بأن « الروح التي يفاوض بها
كرومر حكومتنا ووزارة الخارجية تتسم بالجفاف الى أبعد حد (١٦٨)
فهاهو كرومر يرسل ببرقية عاجلة الى لانزدون :

« اننى أميل الى الاعتقاد بأن مخاطر فشل المفاوضات خطيرة
... انها تستحق بعض التضحية لتجنب ذلك الفشل واننى أوصى
بتسوية المسألة بسرعة لأن المفاوضات تسير ببطء » (١٦٩) .

ويعلق مارلو على هذه اللغة التي يتحدث بها كرومر بأنها
لغة لا توجه من وزير خارجية الى سفير أو العكس (١٧٠) .

وأصر كرومر في برقية له (١١ يناير) على استمرار
المفاوضات ومنح فرنسا امتيازات وأن قطع المفاوضات لكارثة يجب

Marlowe, Op. Cit., P. 250.

(١٦٦)

Bouliniere a Cogordan, 191-1-1904. D.D.F.T. IV 2ème
se. P. 274.

(١٦٧)

Gorest to Cromer, 6.10.1904. Zetland , Cromer. Op. Cit. (١٦٨)
P. 280.

Marlowe, Op. Cit., P. 250.

(١٦٩)

Ibid.

(١٧٠)

أن يلقى في روع فرنسا أن الامتيازات التي ستقدمها لفرنسا في مصر تفوق بكثير تلك التي ستقدم لنا في مراكش» (١٧١) .

واستمرت المفاوضات حتى ابريل ، وكانت هناك صعاب حول نيوفوندلاند ، وحاول دلكاسيه عدم الالتزام بأي اعتراف رسمي بالاحتلال الانجليزي ، وقد اصر لانزدون على ذلك بناء على اصرار كرومر حول هذا الموضوع فقد اخبر كامبون : « لا يمكن أن نذهب الى البرلمان دون اعتراف على الأقل أن الحكومة الفرنسية تعترف بدوام احتلالنا لمصر » (١٧٢) .

وقعت الاتفاقية في ١٨ ابريل ١٩٠٤ . وكانت الاتفاقية الى حد كبير من انجازات فلورد ساندرسن (Sanderson) - وكيل وزارة الخارجية البريطانية الدائم - الذي كتب يقول : « ان سبب النجاح الحقيقي لانجاز الاتفاق الودي انما يرجع الى القلق الذي ابداه كرومر من أجل ضرورة القوصل الى ترتيبات مع فرنسا مساعدة على وضع المالية المصرية على اساس مرض ، وتمهيد الطريق لالغاء الامتيازات الاجنبية . وكانت الاقتراحات الخاصة بالمالية المصرية هي النواة التي نبعت منها الاتفاقيات الأخرى » (١٧٣) . وغداة توقيع الاتفاقية الودية بعث لانزدون برسالة الى مونسون Monson ذكر فيها : « من وجهة نظر بريطانية لا يوجد حدث شهير في التاريخ الحديث مثل ذلك الحدث الخاص بانشاء نمو تدريجي للنفوذ البريطاني في مصر . ان احتلالنا للبلد قد نظر اليه بادىء الأمر على اساس أنه مؤقت ولقد أصبح الآن بحكم قوة الظروف راسخ البناء » (١٧٤) . أما اثر الاتفاقية على مصر من وجهة نظر انجليزية بدتة والتي اهتم بها كرومر في المقام الاول فتمثلت في الآتي :

Boulmier a Delcasse., 21 Jan. 1904. D.D.F.T. IV (١٧١)
No. 201 footnote.

Marlowe, Op. Cit., P. 250. (١٧٢)

Marlowe, Op. Cit., PP. 252 — 253. (١٧٣)

Ibid. P. 253. (١٧٤)

١ - حصول مصر عمليا على حكم ذاتى كامل ، أو بالأحرى تعرضت لإدارة بريطانية لا يمكن اعاققتها سواء بالنسبة لماليتها أو إدارات السكك الحديدية وموانئها وإدارة ديونها .

٢ - ضمنت الحكومة البريطانية اعترافا فرنسيا رسميا بالاحتلال البريطاني لمصر ووضعت نهاية للمشاورات الفرنسية التي استمرت من إلغاء المراقبة الثنائية في مطلع ١٨٨٣ ، ومنذ ذلك الوقت لم تأت المعارضة للاحتلال من جانب الدول الكبرى وإنما جاءت من جانب الحركة الوطنية المصرية . وهكذا حصل كرومر على استقلال بمالية مصر وقبول دولي بالاحتلال (١٧٥) .

وعلى ذلك فالمسألة المصرية بما لها من وزن وثقل بسبب قناة السويس قد حركت المسائل الاستعمارية على مستوى العالم بين الدولتين (إنجلترا وفرنسا) . وكانت فرنسا تعلم أن المساومة كبيرة فيما بينهما ، فالإنجليز لهم مصلحة أكبر من فرنسا للتوصل إلى اتفاقية معهم في مصر . أكثر مما لدى فرنسا في مراكش . وإن قناة السويس قد أعطت مصر وزنا وثقلا دوليين وأهمية في المسائل الاستعمارية ، فاستفادت فرنسا من ذلك كل الاستفادة عندما حصلت على المغرب في تسوية للمسائل الاستعمارية بينهما ، والمغرب المفتاح الغربى لحوض البحر المتوسط ومصر المفتاح الشرقى لهذا الحوض . لهذا جرى التنسيق الاستعماري بين البلدين بعد طول صراع بينهما .

دور كرومر في تأمين القناة من أخطار الجبهة الداخلية :

وإذا كان كرومر قد نجح في تأمين قناة السويس من الأخطار الخارجية بتصديده للسلطان والحركة الصهيونية والدول الأوربية الراغبة في تدويل قناة السويس - كما رأينا - فإنه قد نجح أيضا في تأمين قناة السويس من أخطار الجبهة الداخلية المتمثلة في

الحكومة المصرية بزعامة الخديو والحركة الوطنية ، وذلك عن طريق احكام قبضته الحديدية على هاتين القوتين .

(١) موقف كرومر من الخديو :

وكما نعلم فقد جاء كرومر الى مصر لتنفيذ المخطط الذى وضعته الحكومة البريطانية لاحكام قبضتها على مصر وقناة السويس ، وتولى كرومر تنفيذ هذه السياسة ، والتى سبق أن فصلناها فى الفصل الأول . ولكن بمجئ عباس الثانى الى الحكم فى أوائل عام ١٨٩٢ اختلت تلك العلاقة وتعرضت خطة الحماية المقنعة للفشل (١٧٦) . فقد خشى كرومر أنه اذا شق الخديو الجديد عصا الطاعة فان الحماية البريطانية المقنعة على مصر قد تنهار كلية . وعندئذ تتعرض مصالح بريطانيا الحيوية فى مصر المتمثلة فى قناة السويس لخطر عظيم (١٧٧) .

وتبدو هذه المخاوف بوضوح فى الرسالة (السرية) التى بعث بها كرومر الى روزبرى (٢٨ يناير ١٨٩٣) موضحا له أن المنهج الذى سار عليه « طيلة السنوات العشر الماضية » أصبح معرضا للانحيار » ، وأبدى شكه فى إعادة الأمر الى ما كان عليه ، فالمشكلة حساسة وتحتاج الى توجيه وقيادة ماهرة تعتمد أساسا على شخصيتين : الخديو وقنصل بريطانيا العام . ويؤكد كرومر قائلا : « ومع توفيق كنت سيد الموقف ، وكنت بشكل عام أستطيع

(١٧٦) هاش كرومر السنوات العشر السابقة مع الخديو توفيق فى سلام ، لذا لجد كرومر يثنى على الخديو توفيق فيذكر أنه لم يحدث طوال السنوات العشر من حكمه أن اختلف معه ، ورغم أن توفيق لم يسبق له زيارة أوروبا قط ، الا أنه كان يعرف مصر جيدا وطبيعة المصريين وان كل آرائه عن شئون الادارة فى مصر كانت جديرة بالاحترام فى نظر كرومر . راجع : Cromer, Abbass II., PP. 66 — 67.

Mansfield., Op. Cit. Cit., P. 153.

(١٧٧)

منع الأزمات ولم أستطع عمل ذلك الآن لأن يدي مفلولتان بالتعامل مع هذا الصبي العنيد» (١٧٨) .

وكان عباس الثانى شابا ، ليست له الخبرة الكافية بمجريات الأمور . واعتقد فى مطلع حكمه وتحت تأثير من مستشاريه الذبن زينوا له التمتع بالسلطة الكاملة وتخطى ارادة المعتمد البريطانى أنه سيحظى بتأييد السلطان وفرنسا ومن ورائهما الروسيا (١٧٩) . ذلك الانطباع الذى شعر به الخديو من الصحافة الفرنسية فى مصر والقنصل الفرنسى والدوائر السياسية الفرنسية ، كذلك خطأ اعتقاده بأن عودة جلاستون للسلطة فى انجلترا (أغسطس ١٨٩٢) قد تقوى مركز الخديو . ذلك ان خطب جلاستون ، كما نعرف وهو خارج الحكم كانت تهاجم الاحتلال الانجليزى لمصر (١٨٠) .

وكان عباس جريئا ، واسع الأمل ، « مصريا بحتا » - كما حكم عليه كرومر منذ لقائهما الأول - وتركزت حوله الآمال الوطنية فى مطلع حكمه ، قام بتغيير الحاشية التى أحاطت بوالده ممن استشف تواطؤهم مع المحتل وتودده الى الشعب وبثه روح الكراهية للانجليز فى قلوب المصريين فأحبه المصريون واستبشروا به خيرا لدرجة اعتقد معها كرومر أن المبادئ العرباية قد عادت للظهور تحت اسم جديد هو لقب الخديوية ، وأن الحالة قد عادت الى حد

« The system under which we have been (١٧٨) working for the last ten years has been rudely shaken, if not altogether Shattered ... It depend mainly on the tact and moderation of two people-the khedive and the English cnosul-General. With Tewfik I was so far master of the situation that I could generally prevent a crisis. I can do so no longer. At any moment I may have my hands forced by this hod-headed boy». Cromer to Rosebery., Cairo, January 28, 1893. Secret. CAB, 37/33/20. P.R.O.

(١٧٩) أحمد عبد الرحيم ، تاريخ مصر السياسى ص ١٩ ، Mansefield, Op. Cit., P. 153.

Ibid.

(١٨٠)

كبير الشبه بأحداث (١٨٨١ - ١٨٨٢) ، وتنبه كرومر لخطورة الموقف بعد تولي عباس الثانى ، وأعد للأمر غدته لأعطائه درسا يفهمه حقيقة الموقف فى مصر ومن أين تهب رياح السلطة (١٨١) .

وقد وصفه كرومر بأنه متهور ، وأن شجاعته إنما هى « شجاعة جهل » «The Courage of ignorance» ، وأن طبيعته انتقامية وروحه استبدادية ولا يمكن الوثوق به : «Vindictive, arbitrary and untruthful» (١٨٢) .

ويذكر كرومر فى معرض تحليله لطباع وشخصية عباس الثانى : « ورغم تعاونى معه فى مطلع حكمه فقد ساعدته فى موضوع فرمان وموضوعات أخرى ، إلا أنه خلال غيابى فى فترة الصيف حدث تغير كبير لا أستطيع تعليله تماما ولكن السبب يرجع الى معارضة الموظفين الانجليز له ، وعدم احتماله أدنى معارضة ، مهما كانت بطريقة مهذبة : «However politely it is put» كما أنه يقسو فى معاملة أسرته ، ويحتقر بشدة والده ويسميه بالمتوفى : le defunt كما يبدى إعجابه الشديد بإسماعيل باشا » وتبدو المشكلة من خلال عدم اعتقاد عباس الثانى بأن الوزراء موجودون لنصيحته ، وإنما عليهم طاعة أوامره :

«The boy himself does not think that his ministers are there to advice him. but that they should implicitly obey his orders». (١٨٣) .

وقد أوضح كرومر فى رسالته هذه « أن الأمر يبدو صعبا ومعقدا ، وأن الأمور فى نهاية الأمر سوف تؤدى بنا الى صدام مع الخديو ، وأعتقد أننى يجب على الاسستعداد لهذا الأمر ، فأخشى

(١٨١) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، المرجع السابق ص ١٩ ،
Mansefield, Op. Cit., P. 153.

CAB. 37/33/20, Op. Cit., P.R.O.

(١٨٢)

CAB., Op. Cit., 37/33/20 P.R.O.

(١٨٣)

ما أخشاه هو اضطراب الأمور هنا في مصر ، وعلى هذا انتظر تعليمات عاجلة حول هذا الأمر . والذي يحتاج الى علاج سريع سواء من الناحية الداخلية أم من وجهة النظر الأوربية . وكما أوضحت في برقياتي فان هناك سبيلين أمامنا اما سياسة التراجع Backwards Policy (ويعنى بها كرومر الجلاء عن مصر) وذلك سيؤدي الى انهيار كل ما بنته انجلترا ، وأن ذلك سيؤثر بلا شك على مصر والمصريين . واما سياسة التقدم للامام (Forward Policy) وهذه تتضمن اتخاذ اجراءات قوية وحاسمة «(١٨٣)» .

ويبدو من خطاب كرومر الى روزبري أن الموقف خطير ويستدعى تدعيما لنفوذ كرومر في مواجهة هذه الازمات مستقبلا ويطلب مساندة حكومته في هذا الصدد خاصة وأن الأمور قد بلغت حدا يشبه ما حدث في الفترة السابقة مباشرة لاحداث الثورة العربية «(١٨٥)» .

الازمة الوزارية ١٨٩٣ :

هذا الموقف الذي وصفه كرومر بالخطورة ، يعرف بالازمة الوزارية . فبعد عودة كرومر الى مصر في نوفمبر ١٨٩٢ من الخارج ، وجد تغيرا في مشاعر الموظفين الانجليز في مصر واحساسهم بعداوة الخديو عباس الثاني نحوهم وللنفوذ الانجليزى، ورفضه الاستماع والاسترشاد بالنصائح الانجليزية . ولم يظن كرومر أن التغيير في الموقف الداخلى مرده تغير الحكومة في انجلترا وانما سببه « لهجة الخديو الطائشة » والمحيطون به ، ومجموعة من التصرفات الصغيرة من الخديو عديمة الاهمية ، والتي اعطت في مجموعها انطباعا سيئا ، مما دعا كرومر الى وصف الخديو بأنه « متهور وعنيد » Impulsive and head strong «(١٨٦)» .

Ibid.

(١٨٤)

Ibid.

(١٨٥)

Memorandum as to the Course of Events in Egypt

(١٨٦)

CAB 37/33/17, January 31, 1893. P.R.O.

ومما زاد فى ضيق وغضب عباس الثانى نشر كتاب ملذر :
« انجلترا فى مصر » الذى طبع فى ديسمبر ١٨٩٢ وتم نشره على
مدى واسع فى القاهرة ، ونادى فيه بالحماية المقنعة باسم
المدنية (١٨٧) .

بدأت الأزمة الوزارية عندما مرض مصطفى فهمى (١٨٨)
وساءت حالته الصحية وبحث الخديو عباس الثانى الاجراءات
التي ستتخذ فى حالة وفاة رئيس الوزراء ، وبقي كرومر بمعزل
عن ذلك ، واعتقد ان رياض باشا هو اصلح وزير ولكن الخديو
كان يكرمه وعارض فى تعيينه ورغب فى تعيين تيجران باشا (وهو
ارمنى مسيحى) وكان كرومر يراه غير مناسب لانه لا يعرف العربية
ولا التركية وغير متصل بالرأى العام المصرى ، وأن تعيينه سيقابل
بكراهية من الشعب ، وأخبره كرومر أن تعيين تيجران سيقابل
مقابلة سيئة سواء فى مصر أو فى انجلترا ، ونصحه بعدم اللجوء
لذلك موضحا له ان مصطفى باشا يتماثل للشفاء وعلى هذا تختفى
مشكلة البحث عن خليفة له ولاداعى لاثارتها ، علاوة على ان
تيجران باشا قد نصح الخديو بالبحث عن شخص آخر غيره .
ورأى كرومر فى موقف الخديو هذا محاولة منه لاثبات « استقلاله
وقوة شخصيته » .

«a desire to show his own independence and strength
of character».

Farnie, Op. Cit., P. 455.

(١٨٧)

(١٨٨) كان مصطفى فهمى محافظا للاسكندرية حينما عزل اساميل ،
واسثمر يصعد سلم الترقى حتى صار رئيسا للوزارة . وقد كون مصطفى
فهمى مع كرومر جبهة مترابطة متعاونة وظل مصطفى باشا فهمى
رئيسا للوزارة وظل خادما كرومر الطيع حتى استقالة كرومر فى ١٩٠٧ ،
انظر : Marlowe, Op. Cit., P. 224. ، حسن صبحى ، مشكلة

سيناء هامش ص ٦

Marshal, J. H. The Egyptian Enigma 1890 — 1928. Lond 1928.
PP. 66 — 7.

وقد أبرق كرومر في ١٥ يناير ١٨٩٣ لحكومته موضحا لها أنه رغم تفاهمه مع الخديو (بأن مصطفى فهمي يتماثل للشهداء فلاداعي لتعيين خلف له) ، إلا أن الخديو عباس الثاني أرسل اليه ليخبره بأن مصطفى فهمي قد طرد من الوزارة وأن فخري باشا (١٨٩) قد عين محله . وقد برر الخديو عمله هذا بسبب غياب رئيس الوزراء ومرضه ، وقد ذكر كرومر حكومته بتعليمات جرانفيل الخاصة بنصح الحكومة المصرية (٤ يناير ١٨٨٤) الخاصة بالاستماع الى نصيحة ومشورة الحكومة البريطانية هذا وكان كرومر قد تناقش مع الخديو عباس من قبل حيث أوعز كرومر لعباس ضرورة اعطاء ثقته الكاملة في الحكومة الانجليزية لأنه طالما استمر الاحتلال في مصر فانه يجب على السلطات المصرية العمل في تناسق مع الموظفين الانجليز ، وأوضح له أنه سيكون غير محبوب في مصر اذا حاول تشكيل حكومة شخصية (١٩٠) .

وساندت الحكومة البريطانية كرومر في صراعه مع الخديو فأرسلت له برقية في ١٦ يناير ١٨٩٣ تخبره فيها أهمية استشارتها في المسائل المهمة مثل تعيين الوزراء وعدم موافقتها على تعيين فخري باشا . وردا على التساؤلات حول الخطوات التي يقترحها كرومر في حالة عدم رضوخ الخديو ، فقد نصحت الحكومة ، بالاحتلال العسكري لوزارات المالية والعدل والداخلية ، مع صدور أوامر لمنع دخول الوزراء الثلاثة المرشحين دون موافقة الحكومة البريطانية عليهم ، وأن يحل محلهم موظفون انجليز بصفة مؤقتة ،

(١٨٩) وصفه كرومر بأنه صديق شخصي لتيجران باشا وأنه شخصية سيئة وغير كفء فقد طرد من وظيفته كوزير للعدل بناء على نصيحة كرومر بسبب معارضته للاصلاح القضائي .

CAB 37/33/17 Ibid.

(١٩٠)

CAB 37/33/17 Ibid.

(١٩١)

والاحتلال العسكرى لمكتب التلغراف المصرى (١٩٢) .

وقد رأى كرومر أن الخديو انما يعتمد على مساندة وتشجيع كل من فرنسا والروسيا ، ولكن كرومر عاد (فى ١٧ يناير) وأرسل تقريراً يوضح فيه أنه قد سمع من مصادر موثوق بها بأنه ليس للقناصل الفرنسيين أو الروس علاقة بالتعديلات الوزارية ، وأن الخديو قد تصرف بناء على مسئوليته الشخصية وأن روسيا لا مصلحة لها فى الصراع مع إنجلترا بسبب مصر . كذلك أنكر أحد الفرنسيين لواء من مستشارى كرومر وجود أية علاقة بفرنسا أو صلة بسلوك الخديو ورفض إعطاء نصيحة للخديو (١٩٢) .

وهذه شهادة من كرومر باستقلال شخصية الخديو عباس وقوة إرادته ، ويرى الباحث أيضاً المرارة والضيق والكراهية التى يشعر بها كرومر إزاء عباس ، من خلال هذه الوثيقة ، وكثيراً ما يطلق كرومر على الخديو كلمة « صبى » Boy فى الوثائق التى يبعث بها لحكومته ، ولكن هذا الصبى اقض مضجع كرومر وأثار حفيظته ولم يجعل سنوات حكمه سهلة كما كانت فى عهد توفيق (١٩٣) .

هذا وعندما وردت برقية روزبرى لكرومر عرضها الأخير على الخديو طالباً منه الإذعان ، موضحاً له أنه فى حالة موافقته على إعادة مصطفى فهمى ، فلن تكون هناك معارضة للتعديلات المقترحة فى الوزارات المالية والعدل ، وأخبر كرومر الخديو بأنه

Ibid.

(١٩٢)

يتضح أيضاً من الوثائق الفرنسية أن سفيرى تركيا والروسيا قد فوجئا بخبر اقالة وزارة مصطفى فهمى ، راجع :

Waddnigton to Develle, Lond. 17.1.1893, D.D.F.T. No. 10. No. 106. « il avait ete lui meml surprise par la nouvelle ».

(١٩٣) فى الحقيقة أن علاقة كرومر وعباس الثانى فى حاجة الى دراسة وافية وعميقة ، وهذا البحث غير كاف لتوضيح تلك العلاقة وأثرها على تاريخ مصر والحركة الوطنية فى هذه الفترة .

سيزوره في اليوم التالي لسماع قراره . وأبرق كرومر في نفس الوقت لحكومته (١٧ يناير) مستعجلا تخويله السلطة لتنفيذ ما اقترحه في حالة رفض الخديو الخضوع مشيرا الى أنه اذا انتصر الخديو فيستحطم النفوذ الانجليزي في نفس اليوم .

Pointing out that if the khedive gained the day English influence would be completely destroyed . (١٩٤١)

ويتضح من ذلك أن دبلوماسية التخويف التي أطلقها كرومر للتأثير على الحكومة البريطانية تهدف اطلاق يده للانتقام من الخديو الذي مارس حقه المشروع في تغيير الوزارة واختيار الوزراء .

ونظرت الحكومة البريطانية الى مقترحات كرومر على أنها عنيفة جدا ، وخشيت أن تؤدي الى تدخل الدول الكبرى ، ولذا طلبت من كرومر تقديم مقترحات جديدة ، وعليه في نفس الوقت اخطار الخديو في حالة رفضه الاذعان ، أن يستعد لتحمل نتائج خطيرة نتيجة لتصرفه ، وان ينتظر كرومر على الفور تعليمات حكومته . وهكذا وجد كرومر أن حكومته غير راغبة في تبني مقترحاته ، وضرورة تسوية الأمر سريعا لوجود توتر شديد بالقاهرة (١٩٥) .

والتوتر الذي يقصده كرومر هنا هو تعاطف الرأي العام المصري مع موقف الخديو عباس الثاني الشجاع في تحدى سلطات كرومر واستبداده (١٩٦) .

لذلك تخلى كرومر عن اصراره بعودة مصطفى باشا فهمي لمركزه السابق ، والذي اعتبره الخديو اذلالا له ، ووافق كرومر على تعيين رياض باشا. رئيسا للوزارة (١٩٧)

CAB 37/33/17. P.R.O. Op. Cit.

(١٩٤)

Ibid.

(١٩٥)

(١٩٦) انظر ص ١٣٩ عن موقف كرومر من الحركة الوطنية .

CAB 37/33 17. Op. Cit.

(١٩٧)

على الرغم من أن كرومر حاول فى كتابه (عباس الثانى) أن يعزو رجوعه عن تعيين مصطفى باشا فهمى الى محاولته عدم اذلال الخديو عباس وليس لمعارضته الحكومة البريطانية على الموقف المتشدد الذى اتخذه ازاء عباس كما اوضحت ذلك الوثائق البريطانية غير المنشورة التى رجعنا اليها ، وقد نص كرومر على ذلك فى كتابه بقوله :

«... it might perhaps be wise not to humiliate the Young khedive unduly». (١٩٨) .

هذا وقد رتب كرومر الأمر لاستبعاد « رويلر » Rouiller السكرتير الخصوصى للخديو لكراهيته الشديدة للانجليز (١٩٩) ، ومسئوليته الى حد كبير عن تصرفات الخديو « الفبية » على حد تعبير كرومر (٢٠٠) .

وقد عبر الخديو عن أسفه لما حدث ، وأبدى رغبته فى اقامة علاقات صداقة مع الحكومة البريطانية وأنه يرحب حالياً باتباع نصائح حكومة انجلترا فى كل الأمور المهمة . ووافقت الحكومة البريطانية بعد ذلك على مسلك كرومر وطلبت منه اخطار الخديو بسرورها بتأكيداته الموقرة « His solemn assurances » (٢٠١) .

ومع ذلك فقد اتبع كرومر أسلوباً جافاً مع الخديو عباس ، وليس أدل على ذلك من محاولة كرومر الدفاع عن مسلكه فى الخطاب السرى الذى بعث به لروزبرى (٢٨ يناير ١٨٩٣) حيث قال : « أرجو ألا تلقى بالاً للشائعات التى تقال حول معاملتى الجافة للخديو لأنه ليس لها ظل من الحقيقة » . لقد عشت طويلاً مع هذا النوع من

Cromer, Abbass II. Op. Cit., P. 26.

(١٩٨)

(١٩٩) رويلر مويسرى المولد وكان استاذاً للتاريخ والقانون الدولى فى

التريسيوم Thereslanum بفيينا حيث درس الخديو عباس هناك

CAB 37/33/17. Op. Cit.,

انظر :

Ibid.

(٢٠٠)

Ibid.

(٢٠١)

العمل فى التعامل مع الشرقيين ، ومهما كان الواحد منا حازما على وجه الخصوص ، الا أن الانسان يجب أن يكون مؤدبا فى المظهر . وأظن أنني لم يكن فى استطاعتى طوال السنوات العشر ممارسة هذا العمل الحساس ما لم أكن صبورا أو متسامحا » (٢٠٢) .

موقف الدول من الأزمة الوزارية :

وهنا نجد أن الدبلوماسية الفرنسية قد استغلت هذه الأزمة للهجوم بشدة على سياسة إنجلترا فى مصر . فنجد السفير الفرنسى (١٧ يناير) يستفسر عن التغييرات المقترحة للوزارة فى مصر وأسبابها ، وأوضح أن تصرف كرومر قد وصل الى المطالبة بتعيين رئيس الوزارة . فأوضح روبرى أنه طبقا لبنود رسالة جرانفيل (٤ يناير ١٨٨٤) (٢٠٣) «ارست حكومة إنجلترا سلطتها فى » اعطاء نصيحة « Authoritative advice » ، وأنه طالما بقى الاحتلال الانجليزى بمصر ، فإنهم لن يسمحوا بقلب نظام الادارة لمجرد « نزوات الخديو » (٢٠٤) .

هذا وقد بعث وادنجتون باحتجاج رسمى شاقوى - باسم الحكومة الفرنسية فى اليوم التالى (١٨ يناير) بما أسماه « يد كرومر العليا » فى الاجراءات High-handed والنص الفرنسى فى الوثائق الرئيسية : «... il a été exaspéré par les procédés autoritaires» (٢٠٥) .

Cromer to Rosebery, Cairo, January 28, 1893. (٢٠٢)
CAB 37/33/20.

(٢٠٣) انظر ص ١٣ من هذا البحث .
CAB 37/33/17. Op. Cit. (٢٠٤)

وانظر أيضا :
Waddington to Develle, 17.1.1893 D.D.F.T.I. No. 106. Op. Cit.
CAB 37/33/17. Op. Cit., Cf. D.D.F.T.X. No. 106, (٢٠٥)
Op. Cit.,

فكرومر قد أنكر حق الخديو في تعيين أى وزير باستثناء ما يسر حكومة إنجلترا وإن هذا فى رأى الحكومة الفرنسية ، خطوة بعيدة المدى فى اتجاه ضم مصر :

in the opinion of the French Government was a long
(٢٠٦) , steps in the direction of annexation».

وحاول روزبرى أن يوضح لوالدنجتون أن الأمر خطير جدا فى مصر تبريرا لارسال الفرقتين البريطانيتين الى مصر لتعزيز الحماية البريطانية هناك (٢٠٧) .

كذلك حدث بول كامبون — سفير فرنسا بالاستانة — ومعه سفير روسيا ، وزير خارجية تركيا السلطان عبد الحميد لمساندة عباس فى مقاومته لكرومر (٢٠٨) .

كما ندد كلار فورد — Clare Ford — سفير إنجلترا بالاستانة — بتصرف الخديو عباس — وسروره لتسوية الازمة ، وأن حكومة إنجلترا أسفت بشدة لمعارضتها لموقف الخديو الذى يتعارض مع مصالح مصر أو أى موقف ضد الدولة صاحبة السيادة (٢٠٩) .

هذا وقد أيدت النمسا موقف إنجلترا فى الازمة الوزارية فقد ذكر كالنوكى Kalnoky — وزير خارجية النمسا — أنه طالما بقى الاحتلال الانجليزى لمصر فان مسألة تعيين رئيس للوزراء ، معروف بسوء السيرة وبعداوته للمصالح البريطانية ، أمر لا يمكن أن توافق عليه الحكومة البريطانية (٢١٠) .

CAB 37/33/13 Op. Cit., of. Hatzfeldt/Capri 23.1.1893. (٢٠٦)
G.D.D. Vol. II. P. 1818, cf : Waddington to Develle 18-1-1893
D.D.F.T.X. No. 111.

D.D.F.T.X. No. 106. Op. Cit. (٢٠٧)

Paul Cambon à Develle, 18-1-1896. D.D.F.T.X. No. 110 (٢٠٨)

CAB 37/33/17. P.R.O. Op. Cit. 1 (٢٠٩)

Ibid. (٢١٠)

كذلك أبدت الحكومة العثمانية اهتمامها الشديد بالأزمة
الوزارية بمصر (١٨٩٣) ورغبت في أن تتم تسوية هذا الحادث
بطريقة مرضية وعاجلة . وقد علم كرومر من مصادر وثيقة الصلة
بأن السلطان قد هنا الخدير على موقفه الحالى وشجعه على
مواصلة مقاومته للانجليز :

«and encouraged him to persevere in his resistance
to England».

وكذلك أيد الممثل السويدي ، الذى يعرف مجريات الأمور فى
مصر جيدا موقف كرومر مؤكدا أن الحضارة الأوربية فى مصر
تعتمد كلية على تبنى الموقف العنيف الذى اتخذته انجلترا (٢١١) .

كذلك تعرضت انجلترا لهجوم عنيف عليها من جانب بعض
الصحف المصرية بدافع من الوكلاء الفرنسيين والروس وقصر
السلطان ، الذين أمدوهم بالمال . وكانت إحدى تلك التهم التى روتها
الصحف موجهة الى حكومة انجلترا هى محاولتها « القضاء على
الاسلام وفرض المسيحية على المصريين » .

«To uproot Mohammedanism and force christianity
on Egyptians». (٢١٢) .

ويلاحظ الباحث أن مذكرة مجلس الوزراء البريطانى عن
مجريات الأمور فى مصر والتى أوردت هذه البيانات لم تحدد أسماء
الصحف (٢١٣) .

كرومر يستخدم سياسة العصا الغليظة ضد الحركة الوطنية :

ومع ذلك كله فقد حاول كرومر التصدي للحركة الوطنية
وللخديو عباس ظنا منه أن الحركة الوطنية فى مصر قد انحسرت

Ibid.

(٢١١)

CAB. Ibid.

(٢١٢)

(٢١٣) هذا الموضوع كما سبق وذكر فى حاجة الى مزيد من الدراسة

الوثائق والصحف والكتب (عن علاقة كرومر بعباس الثانى والأزمة الوزارية) .

ولكنها فى حقيقة الأمر تحولت الى قذرات أخرى (٢١٤) . فالاحتلال البريطانى لم يواجه شـعباً معدوم الذاتىة لا يتمتع بنعمة التفكير والعلم وانما هو شعب له أمجاده وتاريخه العريق ، فقد جاء الاحتلال الى مصر وهى متطلعة الى مستقبل زاهر ركيزته التحرر من الظلم والسيطرة . ولهذا كان الاحتلال طعنة فى صميم كبريائها ولطمة فى جبين نهضتها . ولكنها مع ذلك لم تفقدها الصواب أو تقضى على نهضتها ، بل ان المصريين حين استعادوا ثقتهم فى أنفسهم ، بعد صدمة أحداث ١٨٨٢ ، مالبثوا أن تحدوا المحتل وطالبوه بالجلاء عن بلادهم (٢١٥) .

وقد انتاب المصريين الشك ازاء الوعود المكررة بالجلاء عن البلاد ، وكلما طال أمد الاحتلال أخذ الوعد بالجلاء يخبو لدرجة اعتقد فيها بعض الانجليز المتصلين بمصر انها جزء من الامبراطورية البريطانية . وقد قسم بعضهم ، الفترة السابقة على الحرب العالمية فى مصر الى ثلاث مراحل : الأولى سياسة الاصلاح المالى فى مصر ، والثانية : اقامة نظام ادارى انجليزى فى البلاد والثالثة : مولد ونمو المرارة والعداوة فى نفوس المصريين تجاه الاحتلال البريطانى .

وكما قسم الشعب المصرى لثلاث فئات : الأولى من تلقوا تعليمهم فى أوروبا ، وهم يكونون الطبقة المتعلمة المحترفة والفئة الثانية هى طبقة الملاك والتجار والثالثة وهى طبقة الفلاحين وهم السواد الأعظم من الشعب المصرى وقد تعارضت مصالح الطبقات الثلاث (٢١٦) .

وقد استعمل كرومر دهائه بتركيزه على طبقة الفلاحين لتقف فى وجه الطبقة المتعلمة والايقاع بينهما حتى يخلو الجو للمستعمر .

Mansfield, Op. Cit., P. 84.

(٢١٤)

(٢١٥) أحمد عبد الرحيم مصطفى ، تاريخ مصر السياسى ص ٢٢ .

Elgood, P.G. Egypt and the army. Oxford 1924.

(٢١٦)

PP. 6 — 8.

وقد هاجم كرومر في كتابه « مصر الحديثة » بلنت الذي نادى بأن تكون مصر للمصريين Egypt for the true Egyptians (٢١٧) .
وقد وقف كرومر ضد قيام حزب وطنى فى البلاد ، لأن ذلك فى نظره لن يحول دون قيام ثورة أخرى ، وهذه الثورة الأخيرة مستحيلة فى نظره (٢١٨) .

أزمة يناير ١٨٩٣ :

وقد لجأ كرومر فى الأزمة الوزارية والتحركات الوطنية التى صاحبته إلى التهديد باستخدام « سياسة العصا الخليفة » وذلك عندما أوصى فى (١٩ يناير ١٨٩٣) بضرورة زيادة أعداد قوات الاحتلال فى مصر ، وطلب كرومر السماح له بإعلان أن هذا الاجراء — زيادة عدد قوات الاحتلال — قد تقرر بهدف منع الخديو ورياض باشا من ارتكاب « مزيد من الحماقات » . وحث كرومر فى تقريره أيضا على ارسال تعزيزات مقررا بأن الجيش المصرى لا يستطيع حكومة انجلترا الاعتماد عليه ، وأن رياض باشا — على ما يبدو فى نظره — يشجع حركة « مصر للمصريين » . وأخبرت الحكومة البريطانية كرومر (٢٠ يناير ١٨٩٣) أنها مستعدة — اذا دعت الضرورة ذلك — لزيادة عدد الحامية البريطانية فى مصر ، وأن الوقت غير ملائم لإعلان ذلك ، وأنه لا يجب عليه القيام بمثل ذلك دون التصريح له :

« He was not to make one without authority ». (٢١٩) .

وفى حقيقة الأمر لجأ كرومر الى ذلك خشية تطور الأحداث فى مصر وافلات الزمام فقد وصف هذه الفترة — كما رأينا من قبل — أنها شبيهة بالأحداث التى سبقت الثورة العرابية ، وخطورة ذلك

Cromer, Modern Egypt. Op. Cit., PP. 129 — 130. (٢١٧)

Blunt, Gordon at Khartoum. Op. Cit., P. 56. (٢١٨)

CAB 37/33/17 Op. Cit. (٢١٩)

على مصر وقتاة السويس • فلقد كان لموقف الخديو عباس فى
الأزمة الوزارية دوره فى تعاطف الراى العام المصرى معه • فقامت
مظاهرة من طلبة المدارس العالية وفى مقدمتهم طلبة الحقوق - وكان
مصطفى كامل ضمن هذه المظاهرة - يوم الجمعة (٢٠ يناير
١٨٩٣) - ضد قوات الاحتلال البريطانى ، بمناسبة اقالة الوزارة ،
وتوجهت الى احدى دور الصحف العربية التى تساند التدخل
البريطانى فى الشئون المصرية وهى صحيفة المقطم (٢٢٠) •

كذلك قامت مظاهرة أخرى ضد الأوربيين بمدينة المنصورة فى
٢٣ يناير ١٨٩٣ (٢٢١) •

ولذلك نجد أن الحكومة البريطانية تستفسر من كرومر عن
الأوضاع فى مصر وعما اذا كان يخشى قيام اضطراب فى النظام
العام ، وعما اذا كان الجنرال Walker - سِرِدَار علم الجيوش
المصرى - يشعر بمقدرته على مواجهة اضطراب الأمن فى مصر ،
وقد رد كرومر : « بأن الاضطراب الشعبى قد خمد بعض الشيء
بالقاهرة ، وبدأ يظهر فى المديرىات ولكن لم تحدث حادثة ذات
بال وأنه غير مرجح حدوث ما يعكر الصفو ، وربما يخلق الخديو
مثل تلك الحادثة . ويقال ان وفودا قادمة من المديرىات لتهنئة
الخديو وحته على الوقوف بحزم أمام المسيحيين » (٢٢٢) •

هذا وقد طلب كرومر من جنرال والكر - نظرا للظروف
الراهنة ، ومسئوليتهم عن السبـكان المدنيين - تعزيز الحامية
البريطانية بفرقتين على الفور ، كما طلب كرومر من حكومته التصريح
له بالاعلان - دون تعليق - بأنها سوف ترسل فرقتين على الفور الى
مصر وأن حكومة انجلترا تسانده بقوة فى كل المسائل المصرية
وضرورة وجود جبهة حازمة تقف أمام أى حركة ، وأن أى تخاذل

Ibid.

(٢٢٠)

Ibid.

(٢٢١)

CAB 37/33/17 Op. Cit.

(٢٢٢)

أو الظهور بمظهر الضعف سوف يحطم كل العمل الذي تحقق خلال
العشر سنوات التي مضت .

ووافقت الحكومة البريطانية (٢٣ يناير ١٨٩٣) على تخويل
كرومر سلطة اعلان الخديو ورياض باشا ان حكومة انجلترا قررت
تقوية الحامية البريطانية في مصر دون ايضاح السبب في هذا
القرار (٢٢٣) .

وكان هدف الحكومة البريطانية من ذلك ارباب الخديو
والوزارة المصرية وكذلك التصدي للحركة الوطنية التي واكبت
تصدي الخديو عباس الثاني لكرومر .

وقد تصادف عندما طلب كرومر ايفاد تعزيزات عسكرية الى
مصر ، أن كانت فرقتان للمدفعية البريطانية تمران عبر قناة السويس
في طريقهما من الهند لانجلترا فأرسلت اليهما التعليمات للنزول في
مصر ، وتوجهت تلك القوات للقاهرة وكان للسرعة التي تم بها
وصول هذه التعزيزات اثرها الكبير على سير الأحداث (٢٢٤) .

وكان كرومر قد اتخذ هذا الاجراء للاحتياط ضد المظاهرات
علاوة على عدم موافقة الدول على زيادة عدد قوات الجيش المصري
كل ذلك أدى الى اقتناع حكومة انجلترا وموافقتها على زيادة أعداد
القوات البريطانية السابق تخفيضها ، ورأت وهي تبرر موقفها هذا
أمام الدول وفرنسا على وجه الخصوص عندما اعترضت على زيادة
الحامية - بقولها « ان الوقاية خير من العلاج » (٢٢٥) .

Ibid

(٢٢٣)

Cromer Abbass II. Op. Cit., P. 28 footnote.

(٢٢٤)

«Prevention being better than cure» CAB 37/33/17.

(٢٢٥)

Op. Cit., cf.

وانظر ايضا :

P. Cambon/Develle, Pera 251. 1893. D.D.F.T.X. No. 132 «Le
gouvernement Anglais a pris la descision d'augmenter l'effectif de
ses troupes en Egypte. Cette mesure a pour motifs les derniers
incidents qui si sont produit dans la Vallee du Nil».

هذا وقد نسمع فى الاستانة ان سفير فرنسا قد حث الباب
العالى على اصدار منشور للدول الكبرى يطلب فيه رأيهم فى الأحوال
الجارية فى مصر (٢٢٦) .

وقد رأى ، واء كامبون أن السلطان عبد الحميد لم يحرك ساكنا
ازاء هذه الأزمة التى مرت دون أن يستغلها (٢٢٧) .

ولم تتحرك روسيا فى الأزمة ، ويقال انها ارسلت ثلاث قطع
بحرية لزيارة ميناء الاسكندرية ، أما حكومة النمسا والمجر فقد
نظرت الى الاجراء البريطانى الأخير على أنه شىء طبيعى . وأما
سفراء : ايطاليا والنمسا والمجر فقد اتخذوا نفس الموقف ازاء الباب
العالى (٢٢٨) .

أما ايطاليا فقد رأت أن ارسال فرقتين الى مصر أمر لا يغير
الأوضاع القائمة فى مصر ، وليس له أى تأثير على المصالح الإيطالية
بمصر (٢٢٩) .

هذا وقد أصر كرومر على أن مجلس الوزراء المصرى يعرض
مقترحاته التى ينوى مناقشتها فى المجلس على المستشارين الانجليز،
وذلك بعد أزمته مع الخديو ، وأن هؤلاء المستشارين لهم حق
حضور جلسات مجلس الوزراء - اذا ما رغبوا فى ذلك - عندما
تناقش موضوعات تهم الوزارات التى يتبعونها . وأخبر كرومر
وزيرى : « أنه يعتبر أى قرار تتخذه الحكومة المصرية بدون موافقة
المستشار الانجليزى المختص - باطلة » (٢٣٠) . ومعنى هذا أن

CAB., 37/33/17.

(٢٢٦)

Cambon a Develle, Janu 18, 1883, D.D.F.T.X. No. 110.

(٢٢٧)

CAB., 37/33/17 Op. Cit.

(٢٢٨)

Billot (سفير فرنسا بروما) à Develle, January 26., 1893.

(٢٢٩)

D.D.F.T.X. No. 138.

Marlowe., Op. Cit., P. 224.

(٢٣٠)

الوزراء المصريين أصبحوا تابعين كلية لمستشاريهم وهؤلاء يتبعون
كرومر نفسه .

وعلى أية حال فقد أدت أحداث يناير ١٨٩٣ الى تقوية الاحدلال
بدلا من انهائه ، على الرغم من انها شجعت الاقتراحات الخاصة
بجلاء الحامية البريطانية الى القناة أو الى السويس ، التي شبهها
البعض بعدن مصر مع ميناء القصدير كميناء بديل على البحر
الأحمر(٢٣١) .

هذا وقد لجأ كرومر الى سياسة العمل على فصل الخديو
عباس عن الحركة الوطنية في مصر لاضعافها وضربها من جهة
أخرى وكسب الخديو الى جانب الاحتلال بطريقة علنية لتشجيع
الموالين الانجليز على ضرب الحركة الوطنية . ونجحت هذه الطريقة
في النهاية وأدت الى قطيعة بين الخديو ومصطفى كامل سنة
١٩٠٤(٢٣٢) .

Farnie., Op. Cit., P. 435.

(٢٣١)

(٢٣٢) لمزيد من التفاصيل عن موقف الاحتلال من الحركة الوطنية في أوائل
القرن العشرين انظر : محمد جمال الدين المسدي ، بحث منشور بمجلة
الجمعية المصرية للدراسات التاريخية - مجلد ٢٢ لسنة ١٩٧٥ ص ٨١ ،
ص ١٩٩ ، شهدي عطية الشافعي ، تطور الحركة الوطنية المصرية
(١٨٨٢ - ١٩٥٦) . القاهرة ١٩٥٧ ، مصطفى النحاس ، جبر يوسف ،
سياسة الاحتلال تجاه الحركة الوطنية (١٩٠٦ - ١٩١٤) . الهيئة العامة
للكتاب ، ١٩٧٥ .

الفصل الثالث

الصراع حول اخضاع شركة قناة السويس للنفوذ البريطانى

كان الاحتلال الانجليزى لمصر نقطة تحول بارزة فى تاريخ شركة قناة السويس ، ونذير أزمات عاجلة بالنسبة لمستقبلها ، فقد بدأت الدلائل عندما انخفضت قيمة أسهم الشركة ، من ذروة أسعارها بعد ستة أيام فقط من موقعة التل الكبير بالاضافة الى اغلاق قناة السويس ابان الحرب مرتين ، فقد احتج فكتور دى لسبس على موقف الادميرال سيمور عندما سيطر على حركة الملاحة فى القناة وايقافها لصالح العمليات العسكرية البريطانية ، ضد الثورة المصرية ، مما ترتب عليه تأخير السفن التجارية والدعاوى التى سيرفعتها ملاك السفن ضد الشركة لتأخير سفنهم فى عبور القناة (١) .

وقد أعيدت سيطرة الشركة على حركة الملاحة بالقناة فى ٤ سبتمبر ١٨٨٢ (٢) .

وقد ادعت وزارة الخارجية البريطانية أن وجود قواتها فى منطقة القناة هو وحده الذى حفظ القناة من التدمير وتعطيل حركة الملاحة بها . علاوة على أن الحكومة البريطانية أعلنت أنها ستقوم بدفع رسوم المرور لسفنها وقواتها العسكرية بالقناة ابان العمليات

Admiral Seymour to admiralty, 20-9-1882, Parl.

(١)

P. Egypt 1 (1883). Inclosure 1 in No. 10.

Ibid No. 10.

(٢)

الحربية اعترافا منها بالدور العظيم الذى أدته القناة فى العمليات الحربية (٣) .

ورد دى لسبس على رسالة جرانفيل (وزير الخارجية) ، بأن تحصيل الرسوم من حق شركة قناة السويس ، كما جاء بعقد امتيازها ، وهاجم ادعاء انجلترا بأنهم دافعوا بحملتهم العسكرية عن حرية الملاحة بالقناة ، وأوضح باعتباره قد عاصر بنفسه الأحداث الأخيرة فى مصر ، أن السلطات البريطانية العسكرية هى وحدها التى عطلت الملاحة بالقناة وليست الثورة فى مصر (٤) .

وكذلك عانت الشركة من ضربة عنيفة لنفوذها المعنوى فى منطقة القناة أكثر منها فى الدلتا ، وأصبحت منذ ذلك الوقت مجبرة على العمل فى ظل حماية القوات البريطانية ، طالما بقيت تلك القوات فى مصر (٥) . وأصبح البريطانيون سادة الموقف ، وبسطوا نفوذهم على قناة السويس ، وكان هذا هو الهدف الرئيسى للسياسة البريطانية (٦) .

ولقد واجه دى لسبس رغبة الانجليز فى استغلال مركزهم الجديد فى مصر ، غداة الاحتلال ، فقد أصبح لهم « شبه السيادة » . ورفض دى لسبس أن يضع فى اعتباره المفاوضات ، عاقدا آماله فقط على احتمال طرد الانجليز من مصر . هذا وقد كان لاحترام جلادستون - رئيس الوزارة البريطانية آنذاك - لقدسية عقد امتياز الشركة ، أثره فى وضع الشركة فى مركز قانونى قوى فى انجلترا وفى مصر . وقد اضطر الانجليز الى التفكير فى زيادة نفوذهم

Granville to the British S.C.D., 1-1-1883 Parl. (٣)

P. Egypt 5 (1883) No. 23.

Delesseps to the British S.C.D., No. 1 & Inclo. in (٤)

No. 48. Paris, 17-1-1883. Parl. P. Egypt 5 (1883).

Farnie, Op. Cit., P. 303. (٥)

Gwyn & Tuckwell, The life of Charles Dilke, 1912. (٦)

Vol. I. P. 546.

على شركة قناة السويس عن طريق وسيلة غير مباشرة قبل استيلائهم على بورسعيد وحصولهم على أكبر عدد من أسهم الشركة، أو حتى إنشاء قناة ثانية جديدة منافسة لقناة السويس (٧) .

الحكومة البريطانية تقوم بدراسة المركز القانوني للشركة :

وغداة موقعة التل الكبير ، قام سيلبورن طوال ليلة بإكمالها بأعداد مذكورة حول المركز القانوني لشركة قناة السويس (٨) فعكف على دراسة الأوراق الخاصة بامتيازات شركة قناة السويس للمسائل الآتية :

١ - القانون المحلي الذي تخضع له الشركة .

٢ - الالتزام المتبادل (الحقوق والالتزام) الخاصة بالشركة والخديو .

٣ - موقف مجلس إدارة الشركة الحالي ودى لسبب تجاه حكومة الخديو وبريطانيا بصفتها خليفة له .

٤ - الاجراءات التي تكون متاحة من حيث المبدأ للخديو أو الحكومة البريطانية بالتعاون فيما بينهما - عندما يأتي الوقت لاجراء تسوية للمشئون المصرية - ويمكن اقتراحها من أجل منع تكرار قيام مشاكل مشابهة مع الشركة مستقبلا .

وبعد الدراسة توصل سيلبورن الى أن القانون الذي يجب أن تخضع له الشركة هو القانون المصري ، وذلك من وجهة نظر القانون الدولي ، على أساس أن القناة وملحقاتها ، ملكية ثابتة

(٧) السيد حسين جلال ، قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة .

دار المعارف ١٩٨٥ ص ١٢ .

(٨) P.R.O., 37/9/82 . 14-9-1882, Suez Canal Memorandum
by Selbourne.

تقع فى اراض مصرية ، وأن كل الحقوق والامتيازات الخاصة بالشركة التى نصت عليها عقود امتيازها قد استهدمت من الخديو وصدق عليها السلطان . علاوة على أن الشركة مصرية وليست فرنسية ، بناء على تحليله لبنود عقد امتياز الشركة . وعلى هذا أوضح ، مثل مقر الشركة من باريس الى القاهرة . ذلك أن هدف شركة قناة السويس - على ما يبدو - اضعاف الطابع الدولى على نفسها . ويبدو هذا بجلاء من عنوان الشركة Universelle ومن بنود عقد الامتياز المختلفة (٩) . ورأى سيلبورن استحالة ذلك من الناحية القانونية . أما بالنسبة للبند الثانى ، فإن الحكومة المصرية لها كل الحقوق والسلطات على القناة والأراضى الممنوحة للشركة والتي تجدها ضرورية بهدف الادارة الداخلية ، أو من أجل الدفاع عن البلاد ضد أعدائها فى الداخل والخارج . وهذا ليس فقط من حق قواتها ، ولكنه أيضا من حق كل قوات حلفائها الذين يساندونها عندما تطالب ذلك بإشاركتها فى الدفاع ، فقد احتفظت الحكومة المصرية والحكومة التركية بتلك الحقوق (١٠) .

ويرى الباحث هنا من واقع هذا التقرير القانونى الذى يسوقه سيلبورن محاولة اعطاء انجلترا سلطة التدخل نيابة عن الخديو وهذا ما حدث فعلا فى صيف عام ١٨٨٢ . فالفرمانات التركية قد أعطت الخديو حق ممارسة كل السلطات المخولة لسيادة الحكومة الإقليمية فى الدفاع الداخلى . وأن الامتياز الممنوح للشركة مشروط بهذه البنود ، وأن خرق الشركة لهذه البنود يخول للحكومة المصرية سلطة سحب الامتيازات واخضاع ادارة الشركة فى المستقبل على أساس مختلف وتحت سلطة الحكومة المطلقة .

وبالنسبة للبند الثالث فتظهر الحقائق أن دى لسييس قد ذهب بعيدا عندما شبه نفسه بعرايى الذى اغتصب عرشه عندما ثار على

(٩) راجع مواد عقد الامتياز أرقام ٧ ، ٨ ، ١٤ ، ٢٤ .

P.R.O. CAB 37/9/82. Op. Cit.

(١٠)

الخديو تلك التي عرفت بمساعدة قوات بريطانية للخديو لدحر
 الثائرين عليه ، فقد أعلن كل من دي لسبس وابنه فكتور دي لسبس
 تعليمات الشركة في ٢٩ يوليو ١٨٨٢ للوقوف في وجه العمليات الحربية
 والبحرية البريطانية التي تساعد الخديو في داخل المنطقة الدنية
 والأراضي التي تضمنتها عقود الامتيازات المختلفة الممنوحة للشركة
 فقد هدد بالتعرض واعاقة دخول هذه القوات القناة . فكتب دي
 لسبس الى الاميرال هوسكنز « انه يعتبر الخديو أسير انجلترا
 وأنه لايسمح بأي عمل أجنبي في القناة الا بدعوة من السلطات
 وبموافقة فرنسا » ورغم حصول هوسكنز على حق كتابي محرر من
 الخديو بالخطوات التي يتخذها، رد دي لسبس بأن القناة ليست
 في خطر من جانب عربى الذى احطاه ويودا وتأكيدات عديدة لانسانته
 وأن دي لسبس مصمم على مواجهة أى عمل حربي بالقناة وأنه نظرا
 للراسمال الفرنسى الكبير المستغل في شركة قناة السويس ، لن
 يخضع لأى شىء سوى قرار من الحكومة الفرنسية بناء على طلب
 من مجلس ادارة الشركة (١١) . وعلى هذا اتخذ مجلس ادارة شركة
 قناة السويس في ٥ أغسطس ١٨٨٢ - قرارا بعدم شرعية سلطة
 الخديو بدون موافقة السلطان ، لاتخاذ أى اجراء للحرب في
 القناة . كذلك انكر المستشار القانونى للشركة حق الحكومة
 البريطانية سواء باسمها أو باسم الوصى على الحكومة المصرية
 القيام بعمليات حربية في القناة أو ملحقاتها ، سواء بموافقة أو
 بدون موافقة السلطان . واحتجت الشركة لاستخدام الحكومة
 المصرية حكومة أجنبية في حقوق ظاهرة . . وأن الحكومة البريطانية
 باعتبارها مساهما في الشركة ملتزمة بالامتناع عن اتخاذ اجراءات
 مضادة لقرارات ممثلى الشركة وتصبح مسئولة عن الاضرار التي
 تلحق بالشركة (١٢) . ويعلق سيلبورن على ذلك « بأن الشركة وان

Ibid...

(١١)

وانظر بالتفصيل احداث الغزو البريطانى لقناة السويس وموقف الشركة

في كتاب : الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ٤١٧ - ص ٥٢٣

P.R.O. CAB 37/9/82. Op. Cit.

(١٢)

كانت لها الصبغة التجارية المطلقة الا أنها أخذت على عاتقها سلطة سياسية ، وتحدث سلطة الخديو والسلطان فى مصر لعرقلة العمل الذى يقوم به الخديو وحلفاؤه للدفاع عن مصر ، فى نطاق الأرض والمياه التى تضمنها عقد الامتياز ضد عصيان مسلح ، ومعاملة العمل السياسى للحكومة البريطانية عندما تتصرف كوصية للخديو فى الدفاع عن أراضيه كخرق لمساهم بالشركة للتعليمات «(١٣)» .

مستقبل العلاقات بين الخديو وشركة قناة السويس :

وبالنسبة للبند الرابع ، رأى سيلبورن أن الاجراء الذى قام به مجلس ادارة الشركة وحججها التى ساقتها متضاربة مع نصوص عقد الامتياز ومع سلطة الخديو الاقليمية ومع حقوق السيادة للسلطات أيضا ، وتتعارض مع حقوق بريطانيا وكل الدول الأخرى المعنية ، كل ذلك بسبب الالتزامات الدولية علاوة على تدعيم قيام حكومة مستقرة فى مصر وفى ضمان أمن وحرية الملاحة فى القناة . وأن الشركة لا سلطان لها فى تغيير تشريعاتها الا بموافقة الخديو وإذا تم نقل مقر ادارتها من باريس الى مصر لأمكن تلافى كثير من المشاكل . وإذا كانت الشركة غير راغبة فى ذلك ففى استطاعة الخديو ، من حيث المبدأ ، تعديل أو تغيير نصوص عقد الامتياز بالاتفاق ، وذلك باعتبار كون « الشركة مصرية » ومن المستحيل أن يخول عقد الامتياز للشركة المطالبة فقط بالمزايا الخاصة بها وأن تتنكر أو تسلك سلوكاً معاكساً للالتزامات المرتبطة بتلك الامتيازات(١٤) .

هذا وقد انتقد تشارلز ديك ، سيلبورن واتهمه بأنه يحاول ايجاد قاعدة قانونية لأرائه مما يجعلها غير واضحة للرجل العادى ويصفه

تشارلز ديلك بأنه أضعف في المستوى إذا ما قورن بمستشاري التاج القانونيين السابقين (١٥) .

مهاجمة الرأي العام البريطاني والشركات الملاحية لشركة قناة السويس :

ولم يكن الصراع مع شركة قناة السويس صراعا اقتصاديا في جذوره فقط ، ولكن كان هناك نزاع استمد جذوره من الازلال القومي لنجاح فرنسا في شق قناة السويس منذ أربعة عشر عاما مضت ، وفي المشاكل والقلقل التي أثارها دي لسبس في تحالفه مع العراقيين . ولقد وضعت بريطانيا القناة في طريقها الامبريالي الرئيسي وكانت نسبة ٦٠٪ من الجنود العابرة لقناة السويس بريطانيين ، وذلك في عام ١٨٨٢ . وحصلت على نفوذ جديد على شركة قناة السويس عندما هزمت قوات عرابي . وكان العبء الحقيقي لشكاوى البريطانيين كون شركة قناة السويس فرنسية لها سلطة مركزية مثل ادارة الحكومة الفرنسية في قلب باريس ، في الوقت الذي لم تقم فيه بتقديم أي امتيازات معقولة للعملاء الأجانب . كذلك أعطت الأولوية للعبور للسفن التابعة لشركة المساجيري مارتيم الفرنسية بدلا من السفن التابعة لشركة P & O البريطانية كما فضلت السفن الحربية الفرنسية على السفن الحربية البريطانية ناقلات الجنود ، وتذرعت الشركة بأنها تلجأ الى الاحتكام ، وسيكون الحكم هنا متسما بالتحيز عند نشوب منازعات (١٦) .

كذلك يرى البعض أن الشركة قد سمحت لموظفيها بقبول الرشاوى من ربابنة السفن ، وهاجمت المؤسسات الملاحية ، الأعضاء الانجليز الثلاثة في مجلس ادارة شركة قناة السويس ووصفتهم بأنهم مجرد دمي ومجرد أدوات لحاكم مستبد ، وطالبت بضرورة

Tuckwell, Charles Dilke, Vol. I. Op. Cit. P. 554.

(١٥)

Farnie, Op. Cit., P. 304.

(١٦)

امتلاك إنجلترا مفتاح الطريق المائى المؤدى الى امبراطورية الشرق (١٧) .

وهاجمت الصحافة البريطانية شركة قناة السويس ودى لسبس ، فبعد معركة التل الكبير بثمانية أيام شجب أحد محررى صحيفة التيمز اللندنية - شنرى Chanry - دى لسبس لموقفه ابان أحداث الثورة العرابية وكأنه « الحاكم المطلق للقناة » . فعلى الرغم من أن الحكومة الانجليزية هي التي منسأهم فى شركة قناة السويس ، وأن أربعة أخماس البضائع المارة بقناة السويس انجليزية وأن جانباً كبيراً من الأسطول البحرى التجارى الانجليزى يستخدم القناة . إلا أنه يتضح التباين بين مصالح إنجلترا العسكرية وتلك الخامسة بكل الدول الأخرى المستخدمة للقناة بفارق كبير . وكذلك التباين بين بحرية إنجلترا وبحرية الدول الأخرى ، فهم لديهم مستعمرات متناثرة لا تحتاج فى الأحوال العادية أكثر من حماية رسمية وقوة بوليسية فعالة ، فى الوقت الذى تملك فيه إنجلترا امبراطورية شاسعة الأطراف فى حاجة الى حمايتها والدفاع عنها . وعلى هذا فمركز إنجلترا فى إدارة شركة قناة السويس ونفوذها عليها لا يتمشى مع ما تملكه من مصالح حيوية وكبيرة فى قناة السويس ، وهى مصالح تجارية ومالية وعسكرية . فبريطانيا اذن فى حاجة الى حرية الملاحة وإلى إدارة حسنة لقناة السويس كذلك الى نفوذ حقيقى فى إدارة شركة قناة السويس . كذلك هاجمت الصحيفة أيضاً الواحد والعشرين عضواً فقط ، بمجلس إدارة للشركة ، حيث يبلغ نفوذ وسيادة دى لسبس القمة على مجلس الإدارة ، بينما لا يستطيع ثلاثة أعضاء انجليز - فقط - مواجهة نفوذ دى لسبس ، ولكن حرب ١٨٨٢ أطلقت بجلاء احتمال اشتعال الصدام الظاهر والخفى للتقسيم الحقيقى للسلطة على الحكم . لقد اتخذ دى لسبس موقفاً يتسم بالسيادة المستقلة فى مواجهة الحكومة

المصرية وازاء موظفيها الرسميين ومارس السلطة على الخديو ،
فى الوقت الذى تملك الحكومة البريطانية ٨٠٪ من رأسمال الشركة •
كذلك هاجمت الصحيفة موقف دى لسبس - ايان العمليات
العسكرية - من الادميرال هوسكنز ، وكأنه الحاكم المطلق للقناة
عندما عارض انزال جنود يدافعون عن سلطة الخديو ، وبناء
على طلب رسمى منه لمقاومة الثورة التى قامت ضد سلطته • كما
حذرت الصحيفة الشركة بالتلويح باحتمال انشاء قناة ثانية تستطيع
استقبال السفن الضخمة (١٨) •

مهاجمة مسألة حق الاحتكار :

ورد دى لسبس على هذا المقال فى ٢٣ سبتمبر بأنه يملك حق
استغلال القناة من خلال عقد الامتياز الممنوح له ، وأن الشركة
أسست برأسمال حر لكل البلاد ، وبالأخص فرنسا ، وأشار الى
أن انجلترا تؤمن بمبدأ حرية الفرد وهو الأساس الذى يعتمد عليه
البناء الداخلى لبريطانيا وسبب قوتها الخارجية • وطلب منهم دى
لسبس اختيار مكان آخر خلاف برزخ السويس اذا أرادوا شق
قناة ملاحية ثانية (١٩) •

واستند دى لسبس على النص الذى جاء بعقد الامتياز الممنوح
للشركة بأنها تمتلك خلال ٩٩ عاما حقا مطلقا لشق قناة من خليج
الطينة (بورسعيد) وخليج السويس (٢٠) •

وقد أثارت مسألة احقية دى لسبس فى احتكار طريق قناة
السويس ، جهود رجال القانون بهذا الصدد ، فنجد هولاند
T E. Holland - أستاذ القانون الدولى بأكسفورد - قد
أوضح فى دراسة قام بها تفسيرااته - فى ١١ مايو ١٨٨٣ - لمسألة
حقه المطلق :

The Times, 21-9-1882, Cf Bull. Decd. No. 388.

(١٨)

Bullet Décadaire, No. 388. 2-10-1822. P. 166 — 7.

(١٩)

Ibid.

(٢٠)

«Exclusive Power» لتكوين شركة قناة السويس ،
بأنه ليس الحق الذى يستبعد المنافسة للشركة ، أى وجود شركة
منافسة . وقد أدى هذا الرأى الى تشجيع اتحاد ملاك السفن فى
بريطانيا للبحث عن ايجاد نصيحة قانونية ضد دى لسيس (٢١) .

وكانت الشركة - كما رأينا - قد تمسكت بحقها القانونى فى
عقد الامتياز الممنوح لها ، ودافعت عن نسبة الأرباح الصافية ١٦٪
على القيمة الاسمية لأسهمها كعائد شرعى لحملة الأسهم ، وأوضحت
أن رسوم المرور كضريبة تقل ١٪ عن قيمة البضائع العابرة ، بينما
تم توفير ٢٪ للتجارة من مصاريف التأمين (٢٢) .

وفى اطار الحرب النفسية المملنة على الشركة نجد جرانفيل
يقترح على جلادستون شراء المزيد من أسهم شركة قناة السويس
وذلك لاجاد كتلة من الأصوات ، الا أن جلادستون لم يرغب سوى
عمل واضح وكامل (٢٣) . كذلك اثار الصحف البريطانية والرأى
العام البريطانى مسألة اختلال النسبة فى الأصوات فى الجمعية
العمومية لحملة الأسهم ، وهى ١٠ أصوات بريطانية فى مقابل
٨٤٠٠ صوت فرنسى وأجنبى ، ونادت بتحويل أسهم انجلترا فى
شركة قناة السويس الى ٧٠٠ شخص يحمل كل منهم ٢٥٠ سهما
وذلك فى حدود ما قرره الشركة (٢٤) . وقد لقي هذا الاقتراح ترحيبا
من جرانفيل عام ١٨٨٢ الا أن جلادستون ودربى لم يرحبا به (٢٥) .

كذلك أثير موضوع شراء الشركة بالكامل مقابل ٣٠ مليون
جنيه استرلينى ، وحثت عليه ، نظرا للمصالح البريطانية فى
قناة السويس . كذلك كتب اتحاد ملاك السفن التجارية التى تعمل

Farnie, Op. Cit., P. 310.

(٢١)

Ibid. P.P. 308 — 9.

(٢٢)

Ibid. P. 304.

(٢٣)

(٢٤) لكل عضو فى الجمعية العمومية من حملة الأسهم الحق فى

١٠ أصوات .

Farnie, Op. Cit., P. 318.

(٢٥)

فى الشرق ، خطابا شديد اللهجة الى جرانفيل فى ١٢ اكتوبر ١٨٨٣ -
يحثون فيه من جديد على مسألة شق قناة ثانية ، الا أنه تم
التوصية فى ٣٠ اكتوبر بالدخول فى مفاوضات مباشرة مع الشركة
نفسها ، وكان الاتحاد معارضا لمسألة الاعتراف بالوضع الخاص
بمركز الشركة . وقد نصح جلدستون دى لسبس عن طريق الاعضاء
الانجليز بمجلس ادارة الشركة بالدخول فى مفاوضات مباشرة مع
ملك السفن . وذكر وادنجتون - وزير خارجية فرنسا - أن جميع
الجهود الرامية الى تغيير الرأى العام الانجليزى ستتبع
بالفشل (٢٦) .

وفى نفس الوقت توالى احتجاجات الشركات الملاحية وملاك
السفن البريطانية وغرف الملاحة البريطانية على وزارة الخارجية
البريطانية ، فقد بعثت غرف الملاحة البريطانية بذاكرة بخصوص
حالة القناة التى أصبحت لا تتمشى مع تطور بناء السفن . علاوة
على الرسوم المرتفعة ورسوم الارشاد التى أصبحت تمثل عبئا ضخما
على السفن التى تعبر القناة ، فى الوقت الذى بلغت فيه مكاسب
الشركة نسبة ضخمة ، فقد بلغ ربح السهم ٩٪ عام ١٨٨٠ وطلبت
تخفيض رسوم المرور (٢٧) .

كذلك بعثت غرفة الملاحة البريطانية بشكوى لجرانفيل لما
تسببه القناة نتيجة وضعها آنذاك ، من تأخير السفن مما يتسبب
منه خسارة فادحة لأنه مكلف جدا لها ، وهو أمر مستمر ودائم ،
علاوة على رسوم المرور المرتفعة وقيمة التأمين على السفن وأجور
طاقم السفينة والوقود المستهلك يصبح هذا التأخير فى عبور القناة
عبئا ثقيلا على الملاحة والسفن البريطانية . وعلى هذا طلبوا من

Ibid.

(٢٦)

To Granville, (رئيس غرفة الملاحة البريطانية) Cooke

(٢٧)

April 4, 1882, Parl. P. Egypt No. 17 (1883) No. 1.

وزير الخارجية ضرورة وجود قناة ثانية تحت السيطرة والنفوذ البريطاني ، وأبدوا استعدادهم للتفاوض معه في هذا الشأن (٢٨) .

هذا وقد قام الأعضاء الانجليز ، بشركة قناة السويس ، بناء على تكليف من الخارجية البريطانية ، بتشكيل لجنة مع شركة قناة السويس في ١٧ نوفمبر ١٨٨٢ لدراسة موضوع تقديم المزيد من التسهيلات للسفن العابرة للقناة ، وكان ذلك نتيجة الضغوط الرهيبة التي تعرضت لها وزارة الخارجية البريطانية على يد الرأي العام البريطاني وملاك السفن وغرفة الملاحة البريطانية ، وطلبت الخارجية البريطانية من الأعضاء الانجليز الاهتمام بهذا الموضوع الحيوى وموافاتها باقتراحاتها بهذا الشأن . فشكل دى لسبس لجنة من الخبراء في القناة لدراسة ذلك الموضوع كان من بينهم ليماسون وجيكارد Guickard ، Limasson من مديري الشركة فقدمت تقريرها في ٥ ديسمبر ١٨٨٢ (٢٩) . وقد استمرت الحملة ضد شركة قناة السويس من جانب اتحاد الغرف التجارية البريطانية ، فقد قام مندوبون بمقابلة جرانفيل في وزارة الخارجية يوم ٢٦ أبريل ١٨٨٣ (٣٠) - وطالبوا بتمثيل أكبر للحكومة البريطانية في مجلس ادارة الشركة ، باعتبارها تملك حوالى نصف رأسمال التأسيس في الوقت الذى لا يمثلها سوى ٣ أعضاء انجليز في مجلس ادارة الشركة . وطالبوا بشق قناة بريطانية جديدة كحل أخير نتيجة ازدياد الحمولات العابرة للقناة وعدم تلبية القناة الحالية لهذه الزيادة المضطردة في التجارة من وإلى الهند والمستعمرات البريطانية فى استراليا (٣١) .

Dixon to Granville, Chamber of shipping of U.K. (٢٨)

19-12-1882. Parl. Pap. Egypt 17 (1883) No. 12.

British S.C.D. to Granville, 7-11-1882, Parl. P. Egypt (٢٩)

No. 17. (1883) No. 6, 8.

(انظر تفاصيل التقرير بالكامل ، في هاتين الوثيقتين) .

(٣٠) مندوبون من الغرفة التجارية البريطانية واتحاد ملاك السفن .

Associatoin of Chambers of Shipping in U.K. to (٣١)

Granville. 26-4-1883. Parl. Pap. Egypt. 17 (1883) No. 32.

كذلك شهدت بورصة باريس هجوما جديدا على يد أعداء أسهم شركة قناة السويس التقليديين وبدأت قيمة الأسهم في الانخفاض التدريجي من ١٢٢٪ في الفترة ما بين ٢٦ أبريل ١٨٨٣ إلى أول مايو ١٨٨٣ (٣٢) .

ولفت دي لسبس نظر الأعضاء الانجليز ، عندما كانوا يباريس الى المناقشات العديدة التي أثارها المجتمعون من غرفة الملاحه والتجارة البريطانية ، حول شكواهم بخصوص عدم كفاية تمثيل المصالح البريطانية في مجلس ادارة الشركة . وانتهز الأعضاء الانجليز الفرصة وطلبوا من دي لسبس زيادة الموظفين الانجليز في « الوظائف العليا » للقناة ، وأوضحوا لدى لسبس مزايا ذلك ، فمنها تسهيل مرور السفن الانجليزية بقناة السويس ، ومن جهة أخرى تهدئة الرأي العام البريطاني بهذا الشأن . ولكن هذا الاقتراح لقي معارضة ، وانتهز الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة شركة قناة السويس فرصة استقالة فكتور دي لسبس (٣٣) فعرضوا على شركة قناة السويس تعيين عضو انجليزي محله نظرا لأن ملاك السفن البريطانية يمدون الشركة بأكبر قسط من الأرباح ، وأن تعيين هذا العضو الانجليزي سيكون في مصلحة الشركة . الا أن هذا الاقتراح لم يلق القبول ، لأن نظام التوظيف بالشركة ، هو أن يبدأ الموظف من أول السلم الوظيفي سواء كانت الوظيفة مهندسا ام كاتباً . ثم يوضع الموظف المعين تحت سلطة مدير الادارة الذي يملك سلطة فصله اذا ثبت عدم صلاحيته للعمل ، اما اذا ثبتت صلاحيته فيوصى بتثبيته في الترتيب ، وعندئذ يثبت في الوظيفة ويمنح المزايا المختلفة ومنها حقه في المعاش . ولا يجوز بعد ذلك فصله الا بمعرفة السلطة

The Times, April 27, 1883, Cf, Granville to S.C.D. (٣٢)

26-4-1883. Paril Pap Egypt 17 (1883) No. 33. Inclosure.

(٣٣) الذي كان يشغل وظيفة سكرتير عام الشركة بمصر ، والذي عين

محله مدير التحركات دي روفيل De Rouville اعتبارا من اول

يناير ١٨٨٣ .

المركزية الادارية بباريس . وحاول الاعضاء الانجليز اقناع دى لسبس بمزايا تعيين عضو انجليزى له سمعته وخبرته ، والمحوا له انه اثناء الحملة العسكرية البريطانية على مصر ، والصدام الذى حدث من جرائها مع الشركة ، يكون من المرغوب فيه جدا . من الوجهة السياسية اذا ما قامت الشركة بقبول تعيين عضو انجليزى فى الوظيفة المشار اليها وأن حكومة جلالة الملكة سوف تقدر بلاشك هذه الروح (٣٤) .

هذا وقد أوضح شارل دى لسبس للأعضاء الانجليز فى الشركة أن الموقف بين حكومة إنجلترا وشركة قناة السويس قد تغير تماما نتيجة لما دار بين لورد جرانفيل وممثلى الغرف التجارية وشركات الملاحة يوم الثلاثاء ٢٦ ابريل ، وأن المشكلة ليست بالسهولة التى يظن البعض حلها عن طريق تعيين موظف انجليزى بالقناة ، مهما كان هذا المركز المهم الذى سيخصص له ، ذلك أن الاتفاقية المعقودة بين شركة قناة السويس والحكومة البريطانية عام ١٨٧٦ بالنسبة لهذا الموضوع كافية (٣٥) . كما أوضح شارل دى لسبس أن الفكرة المسيطرة على عقول ممثلى الشركات الملاحية أن شركة قناة السويس المالكة لامتياز القناة تحاول استغلاله لأقصى حد لمصلحتها ، ولكن هذا ليس رأى شارل دى لسبس ، فالامتياز فى نظره التزام ، فالشركة لا تسعى لكاسب مبالغ فيها على حساب التجارة العالمية ، وأبدى استعداداه بالموافقة على تخفيض نسبى لرسوم المرور بحيث تتمشى مع الزيادة فى حركة الملاحة بالقناة . وأن هذا مجرد اقتراح ويمكن قيام المفاوضات بهذا الخصوص على أساس ما ذكره ، أى بحث مصالح كل من شركة قناة السويس والشركات الملاحية والغرف التجارية البريطانية (٣٦) .

British S.C.D. to Granville, Dec. 11-1882. Parl. Pap. (٣٤)
Egypt 17 (1883) No. 10.

(٣٥) من هذه الاتفاقية انظر بالتفصيل : السيد حسن جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ص ١٦٦ وما بعدها .

British S.C.D. to Granville, Paris, April 30-1883. (٣٦)
Parl P. Egypt 17 (1883) No. 35.

الحكومة البريطانية تطالب بنصيب أكبر فى ادارة شركة قناة السويس :

وطالب جرانفيل من الأعضاء الانجليز بالشركة التباحث حول الاجراءات والترتيبات التى يمكن القيام بها بين الحكومة الانجليزية والشركة بهدف تلبية مطالب الشركات الملاحية والمصالح التجارية لانجلترا . وخول جرانفيل للأعضاء الانجليز السلطة ببدء مفاوضات مبكرة مع دى لسبس متخذا المبادئ الثلاثة الآتية ،
والتي ترغب حكومة انجلترا الوصول اليها وهى :

أولا : تحسين مرفق القناة لمواجهة متطلبات التجارة الدولية وحركة السفن المتزايدة .

ثانيا : تخفيض جوهري لرسوم العبور لقناة السويس .

ثالثا : ضمان نصيب أكبر فى ادارة الشركة .

ومقابل هذه الامتيازات ، تكون حكومة انجلترا مستعدة لمساندة فكرة شق قناة ملاحية ثانية موازية للقناة الحالية . وعلى أساس هذا الهدف تشارك الشركة وتمساندها فى الحصول على امتياز من الحكومة المصرية خصاص بالاراضى الضرورية لهذه القناة الجديدة ، علاة على أن الحكومة البريطانية ستساند الشركة اذا ما طلبت مد امتيازها الحالى (٣٧) .

وكانت هذه اول اشارة من جانب الحكومة البريطانية لموضوع مد امتياز شركة قناة السويس (٣٨) .

Granville to British S.C.D., May 16, 1883. P.R.O.

(٣٧)

CAB. 37/10 No. 1.

(٣٨) لزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع راجع للمؤلف كتاب : مؤامرة

مد امتياز شركة قناة السويس . الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٩٠ .

وكذلك وعدت الحكومة البريطانية بمساندة وجهات نظر دى
لسبس بخصوص مد ترعة للمياه العذبة الى بورسعيد (٣٩) .

وأوضح جرانفيل فى نفس هذه الرسالة أهمية المصالح
البريطانية بالقناة وضرورة تعديل نظام الادارة بها ، وأنه فى حالة
استجابة دى لسبس لتخفيف الأعباء المالية على السفن والتجارة
البريطانية ، بما يتمشى مع رغبات الحكومة البريطانية ، فان على
الأعضاء الانجليز عندئذ ارسال مقترحاته لجرانفيل (٤٠) .

وغداة الاحتلال البريطانى لمصر رفعت اللجنة المشكلة
لدراسة مستقبل ادارة حكم مصر تقريراً سرياً عن قناة السويس
أوصت فيه بالآتى :

« انه من المرغوب فيه الحصول لانجلترا على نصيب اكبر فى
التمثيل والنفوذ فى ادارة شئون شركة قناة السويس . ويبدو للجنة
أن موقف دى لسبس وشركته تجاه الخديو ، وسوء فهمه لمركز هذه
الشركة التجارية ، ليعطى الأساس لمساندة قوية لكى تتقدم الحكومة
المصرية بشكوى من جانبها وتزودها بأسباب قوية لاتخاذ أى
اجراءات قد تراها ضرورية لمنع تكرار انتهاك الحقوق الاقليمية
للخديو . كذلك رأت اللجنة أنه ليس من المعقول أن تكون ٤/٥
حركة الملاحة بالقناة لسفن بريطانية وأن ١١/٧ من أسهم شركة قناة
السويس ملك للحكومة البريطانية ولا تطالب بنصيب اكبر فى الادارة
فعلى سبيل المثال يعين ممثلون بريطانيون عن الشركة فى مصر
لمراقبة المصالح البريطانية ، التى يجب أن تمثل تمثيلاً جيداً بمجلس
ادارة الشركة بباريس . كذلك يجب الاسراع فى الحث على نقل
مقر ادارة الشركة من باريس الى القاهرة . ذلك أن ظروف منح
الامتياز نصت على أن الشركة رغم كونها مصرية ، ألا أنها يجب
أن يكون مقر ادارتها بباريس ، وبالنسبة للقانون الذى تخضع له

Parl. Pap., Egypt 17 (1883), Op. Cit., No. 36.

(٣٩)

Ibid.

(٤٠)

وعلاقات المساهمين فيما بينهم يجب أن يحكمهم القانون الفرنسي وأن يخضع فقط للقضاء والمحاكم الفرنسية . ولكن هذا النص غير العادى قد فقد أسبابه ، منذ إنشاء المحاكم المختلطة فى مصر . وأن أى تغييرات فى المعانى السابق ذكرها اذا عارضتها الشركة سيخضع للتشريع المصرى بموافقة الدول الكبرى (٤١) .

وقد أثار الاعضاء الانجليز فى الشركة ، مع دى لسبس ، بعد عدة اجتماعات ، موضوع ضمان مساهمة انجليزية أكبر فى إدارة القناة فقدموا له مقترحات عديدة لتحقيق هذا الهدف ، ولكن واجهتهم صعاب آنذاك تمثلت فى الخوف مما يترتب على ذلك من شعور معاد من جانب الرأى العام الفرنسى . وأبدى الاعضاء الانجليز أسفهم لارضاء حكومة انجلترا ازاء هذه النقطة ، ولكنهم فى نفس الوقت لا يقبلون الرضوخ لضغط الرأى العام واضطراباته فى انجلترا . وعلى هذا يجلبون على أنفسهم الشعور بعدم الثقة والشك من جانب حملة الأسهم والرأى العام الفرنسى . واقترح الأعضاء الانجليز عدة طرق يمكن بها ضمان نصيب أكبر لمساهمة انجلترا فى إدارة القناة ، وهى :

اعادة دراسة قانون الشركة الأساسى بهدف ازالة الحد الذى يسمح لأى مساهم يحمل ١٠ أسهم بالتصويت فقط فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم ، وأن يحل مبدأ التصويت (بالجمعية العمومية) حسب نسبة الأسهم التى يملكها المساهمون ، وركز الأعضاء الانجليز كثيرا على عدالة هذا النظام - والذى لم ينكر كلية - رغم تأكيدات الفرنسيين لهم أن هذا النظام غير مطبق فى الشركات الفرنسية ، الا أن شارل دى لسبس رأى أن الأخذ بهذا النظام فى شركة قناة السويس ، مستحيل فى ذلك الوقت ، لأن معنى ذلك احوالة موضوع « التغيير فى نظام الشركة الأساسى » على

Secret Report of the Committee appointed to Consider (٤١)
Certain questions to the future administration of Egypt Novem-
4, 1882, CAB. 37/9/103. P.R.O.

الجمعية العمومية لحملة الأسهم للتصويت عليه ، وهم سيعترضون عليه بطبيعة الحال ، لأنه سينقل ادارة الشركة بالتالى الى ايدى الحكومة البريطانية (٤٢) .

واعترض شارل دى لسبس على تعيين عدد من الموظفين الانجليز فى الوظائف الرئيسية بالشركة مكررا مبدأ عدم الاعتراض على تعيين موظفين انجليز فى الوظائف ، على أساس البدء من اول السلم الوظيفى حيث يتدرجون فى هذه الوظائف . ذلك أن تعيين موظفين انجليز جدد فى المناصب العليا « سيكون له تأثيره المدمر فى النظام الحالى للشركة » . فسينظر اليهم على أساس أنهم معينون من قبل الحكومة .

أما بخصوص وظيفة « مفتش الملاحه » فقد عبر دى لسبس عن اقتناعه بأنه لن تكون هناك أية مشكلة اذا تم اختيار ضابط مناسب لهذه الوظيفة ، وسينتهز عندئذ الفرصة المناسبة ليوصى مجلس الادارة بتعيينه (٤٣) .

موقف دى لسبس من زيادة عدد الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة ومشكلة المرشدين :

رأى دى لسبس أن الأعضاء الانجليز الثلاثة الموجودين آنذاك بمجلس ادارة الشركة ، يتمتعون بمركز فريد لتمثيل حكومة انجلترا ، وقد وافق مجلس الادارة والجمعية العمومية لحملة الأسهم على تعيينهم فى عام ١٨٧٦ ، اعترافاً منهم بمصالح انجلترا غير العادية فى الشركة . ولم ير دى لسبس أن زيادة عدد الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة ستزيد من سلطة حكومة انجلترا فى المجلس ، والتي هى اقوى من أى مساهم أو مجموعة مساهمين ،

British S.C.D., To Granville, Paris 20. May 1883,
Parl. Pap. Egypt 17 (1883), No. 37.

(٤٢)

Ibid.

(٤٣)

لأنه لا يوحد مساهمون ممثلون بطريقة مباشرة في المجلس . وإن
 أى زيادة من هذا النوع سوف تضعف - بطبيعة الحال - من نفوذ
 الأعضاء الانجليز الثلاثة الرسميين ، وتخلق شعورا بالعداوة
 والبغضاء من جانب الأعضاء الفرنسيين والتي لم تكن موجودة من
 قبل بالمجلس . وأكد دى لسبى أن الحكومة البريطانية ليست فقط
 ممثلة بطريقة مباشرة في مجلس الإدارة عن طريق الأعضاء الانجليز
 الثلاثة الذين لهم وزنهم في المجلس بوصفهم المتحدثين باسم الحكومة
 البريطانية ، بل إن ستاندون (أحد الأعضاء الانجليز) سوف
 يصبح عضوا في لجنة الإدارة وبذلك يشارك بطريقة نشطة في
 الإدارة اليومية لشئون الشركة . أما العضوان الآخران فسوف
 يساعدان في اللجنة المالية التي تعرض عليها كل الأمور المهمة قبل
 عرضها على مجلس الإدارة . وبرهن دى لسبى على رغبته في
 زيادة أهمية الأعضاء الانجليز الثلاثة في مجلس الإدارة ، أنه عندما
 يخلو مكان أحد نواب رئيس الشركة ، سيتم اختيار نائب للرئيس
 عندئذ من بين الأعضاء الانجليز (٤٤) .

مشكلة المرشدين :

وهناك مشكلة أخرى كانت مثار نزاع بين الشركة وملاك
 السفن ، هي عدم وجود عدد كاف من المرشدين الانجليز في قناة
 السويس . فقد استخدمت الشركة ثلاثة مرشدين انجليز فقط من
 بين مجموع المرشدين البالغ عددهم ١١٧ مرشدا وكان عدد قليل منهم
 من يفهم ويتحدث اللغة الانجليزية بطلاقة (٤٥) . وقد أرسل الأعضاء
 الانجليز بالشركة الى جرانفيل قائمة بأسماء وجنسيات وأعداد
 المرشدين الذين يعملون بالقناة وهم : ١٧ مرشدا ببوغاز بورسعيد
 منهم ١٢ يونانيا ، ٢ فرنسي ، ١ انجليزى من أصل مالطى ، ١
 ممساوى ، ١ ايطالى أما مرشدو القناة فيبلغ عددهم ٩٧ مرشدا

Parl. Pap. No. 37. Op. Cit.

(٤٤)

Rice to Admiralty. Port Said. August 28. 1883. Parl. (٤٥)

Pap. Egypt 17 (1883) Inclo. IN. No. 9.

(٢٧ فرنسا ، ٢٤ ايطاليا ، ١٩ يونانيا ، ١٧ نمساويا ، ١٠ انجليز) (٣ انجليز + ٧ مالطيين) (٤٦) .

هذا علاوة على أن هناك من كان يؤكد أنه لم يكن من بين هؤلاء المرشدين الذين يعملون بالقناة ، سوى ٢٠ مرشدا فقط على درجة من الكفاءة في العمل في خدمة الشركة ، وأن المرشدين يعينون بدون مؤهلات . وحيث أن المسؤولية الكاملة كانت تقع على عاتق ربانة السفن ، في حالة حدوث حادثة حسب قانون الشركة ، لذلك تملك الغرور غالبية المرشدين ووصفهم البعض بأنهم مثيرون للشغب فكثيرا ما كانت تنشب معارك وصادام بين ربانة السفن والمرشدين ومن ثم كثرت شكاوى ربانة السفن من المرشدين . وكان مرشدو الميناء المكلفين بإحضار السفن من منطقة الانتظار الى الميناء ، أقل خبرة ودراية من مرشدى القناة ، وكثيرا ما قدمت شكاوى ضد كفاءتهم في هذا العمل ، وأن السفن تحجز خارج ميناء بورسعيد ، وقد تضطر الى البقاء مخطافها ليلا وهو احتجاج له خطورته . علاوة على أن نظام البدلات الذى يمنح للمرشدين غير مجز (٤٧) . وعندما يتسبب هؤلاء المرشدون — عديمو الخبرة — في جنوح السفن بالميناء أو بالقناة عند ارشادها ، فإن المسؤولية تقع أولا وأخيرا على ربانة السفن ، حيث أن لائحة الملاحة بالشركة تنص على أن مرشدى قناة السويس إنما يضعون فقط خبرتهم ومعرفتهم العملية بالقناة تحت تصرف الربانة . وكان هذا النص ماثرا للجدل والمشاكل . فعندما تجنح سفينة ما بالقناة ، بسبب خطأ وقع من المرشد ، فإن السفينة تتحمل نفقات كل المعدات التى تستخدمها شركة قناة السويس لاعادة

British S.C.D. to Granville, July 14, 1883, Parl. Pap. (٤٦)

Egypt 3 (1884) No. 2.

Captain Rice to Admiralty. Port Said. No. 9 (٤٧)

Op. Cit., Parl, P.

السفينة الى المجرى الملاحي ، وذلك قبل مغادرة السفينة لميناء بورسعيد أو السويس (٤٨) .

ويعلق الربان ريز على ذلك بقوله : « فما ذنب ربان السفينة اذا كان المرشد الذى عينته شركة القناة لا يفهم اللغة الانجليزية ، فكيف يفهم اذا كان قد أعطى أمرا صحيحا ، أم فى الاتجاه الخاطيء ؟ » (٤٩) .

وضرب مثلا بشكوى وزارة البحرية البريطانية من ذلك المرشد الذى صعد على احدى السفن الخربية البريطانية (Orantes) ولم يكن يعرف التحدث باللغة الانجليزية أو حتى اللغة الفرنسية ، ولفتت الادmirالية البريطانية نظر الأعضاء الانجليز بالشركة لهذا الأمر ، وعلى ضرورة تواجد المزيد من المرشدين الذين يتحدثون اللغة الانجليزية بالقناة بطلاقة ، وأنه فى حالة اذا كان من المتعذر تعيين مرشد يتحدث الانجليزية ، فيستعان بواحد آخر يتحدث الفرنسية (٥٠) .

هذا وقد أثار الأعضاء الانجليز مع دى لسبس مسألة زيادة عدد المرشدين الانجليز الذين يعملون بقناة السويس ، وقد أبدى دى لسبس ترحيبه بهذا الاقتراح لتعيين نسبة كبيرة من المرشدين الانجليز اذا ما تقدموا لهذه الوظيفة (٥١) .

وأوضح الأعضاء الانجليز لدى لسبس أهمية وجود مرشدين يجيدون الانجليزية لارشاد السفن الانجليزية بالقناة . لسهولة

(٤٨) مازالت هذه الفقرة معمولا بها حاليا فى لائحة الملاحة بهيئة قناة السويس مادة ١٧ من لائحة الملاحة سنة ١٩٧٧ .

Parl. P. Op. Cit., (٤٩)

Admiralty To F.O., P.R.O. May 29, 1884. 78/3723. (٥٠)

British S.C.D. to Granville. Paris, 20. May, 1883, (٥١)

Parl. Pap. Egypt 17 (1883) No. 37.

التفاهم بينهم وبين ربانة السفن الانجليزية في فترة ارشادهم للسفينة فعلى الرغم من تواجد عدد كبير من المرشدين المالمطين واليونانيين والايطاليين الذى يعملون بالشركة على أساس اجادتهم للغة الانجليزية ، الا ان الشكوى من غياب مرشدين انجليز كانت لها حجتها القوية . وعلى هذا كانت مسألة تعيين مرشدين انجليز ومفتش للملاحة في اتفاقية يوليو ١٨٨٣ (٥٢) من المزايا التى حصلت انجلترا من أجل زيادة العنصر الانجليزى بالقناة (٥٣) . ولخص الأعضاء الانجليز ، في محادثاتهم مع دى لسبس في ٢٠ مايو ١٨٨٣ الامتيازات التى يمكن موافقته عليها وهى :

١ - انشاء قناة ثانية .

٢ - الغاء رسوم الارشاد والتخفيض التدريجى لرسوم المرور .

٣ - تعيين ضابط انجليزى فى وظيفة « مفتش ملاحة » تختاره الحكومة البريطانية ، لتقوم شركة قناة السويس بعد ذلك بتعيينه ، وكذلك تعيين مرشدين انجليز . وفى مقابل تلك الامتيازات التى يقدمها دى لسبس للحكومة البريطانية ، فانه يرجو من الحكومة البريطانية بذل مساعيها الحميدة للحصول من الحكومة المصرية على :

(أ) الأراضى المطلوبة لشق القناة الملاحية الثانية وكذلك الأراضى اللازمة لتوسيع الموانى .

(ب) مد الامتياز الحالى للشركة .

(ج) تسهيلات لشق ترعة مياه عذبة فيما بين الاسماعيليه وبورسعيد (٥٤) .

(٥٢) راجع الاتفاقية ص ١١٨ من هذا البحث .

Report By British S.C.D. to Granville, London July (٥٣)

11 1883 Parl. Pap. Egypt 12 (1883) annex.

Parl Pap. Egypt 17 (1882) No. 37, Op. Cit. (٥٤)

وأبدى جرانفيل رأيه بأن حكومة إنجلترا ليست ميالة للاقتراح الخاص بزيادة عدد الأعضاء الانجليز في مجلس إدارة شركة قناة السويس ، بشرط أن تكون هناك بدائل أخرى لزيادة المساهمة في الإدارة بشكل متكافئ مع مصالح إنجلترا في القناة . ووافق جرانفيل على فكرة تعيين أحد الأعضاء الانجليز بمجلس إدارة الشركة ، في وظيفة نائب الرئيس ، التي اقترحها دي لسبس ، وأن يكون الآخر عضوا في لجنة الإدارة ، كما وافقت الحكومة على الاقتراح الخاص بتعيين مفتش للملاحة يكون انجليزيا . وكذلك تعهد دي لسبس بزيادة عدد المرشدين الانجليز بالقناة (٥٥) .

الاتفاقية المؤقتة المبرمة بين الأعضاء الانجليز بالشركة

وبين دي لسبس في ١٠ يوليو ١٨٨٣

جهود الحكومة البريطانية :

واتخذت الحكومة البريطانية موقفا أخف وطأة على شركة قناة السويس من الرأي العام البريطاني ومن الشركات الملاحية وغرف الملاحة وملاك السفن والتجار الانجليز الذين هاجموا دي لسبس وشركة قناة السويس هجوما عنيفا عامي ١٨٨٢ ، ١٨٨٣ . ولم يستطع سياسة إنجلترا وقد ابتلعوا مصر لقمة سائغة ، أن يبتلعوا أيضا شركة قناة السويس ، والا أثاروا على أنفسهم مشاكل دولية لا قبل لهم بها ، وخاصة من جانب فرنسا ، فقد تهدد مركزهم في مصر كلها . لهذا نجد سياسة إنجلترا يتبعون أسلوب التفاهم مع دي لسبس لكسب وده والحصول على ما يريدون . فنجد جرانفيل يرغب في التوصل الى اتفاقية معقولة مع دي لسبس يرضى بها كبرياء الفرنسيين ويشعرون بفائدتها وفي نفس الوقت لا تثير الرأي

Granville to British S.C.D., F.O, June 1, 1883, Parl. (٥٥)

Pap. Egypt 17 (1883) No. 39.

العام البريطاني . وقد طلب جرانفيل من كرومر اقتراح مثل تلك الاتفاقية (٥٦) .

وكان دى لسبس قد وصف فى اجتماع حملة الأسهم بجلسة ٤ يونية ١٨٨٣ ، اتفاقية ١٨٧٦ بأنها اتفاقية لها طابع دولى وبأنها الاتفاقية الثانية بعد عقد الامتياز نفسه ، وهاجم الاحتجاجات البريطانية ووصفها بأنها « اضطراب عقيم » أثاره الحاقدون على أولئك الذين ساهموا بأموالهم وضحوا بها كأول مستثمرين من أول لحظة فى مشروع يهدف الى خدمة العالم بإنشاء قناة . وحاول دى لسبس الدفاع عن حقوق حملة الأسهم بالإشارة الى محاولة الحكومة البريطانية مضاعفة التزامات حملة الأسهم المالية ، أو بالأحرى تخفيض أرباحهم بمحاولتها فرض مصاريف تحسين قناة السويس عن طريق أعمال مبالغ فيها أو عن طريق تخفيض رسوم المرور ، كل ذلك لحساب الملاحة البريطانية (٥٧) .

ويرى الباحث هنا أن الجمعية العمومية لحملة الأسهم كانت بالنسبة لى لسبس أشبه ما تكون ببرلمان أو مجلس تشريعى يجلس هو على قمته كملك لدولة هى منطقة قناة السويس من أراض وقناة ملاحية وإنشاءات تابعة للقناة . وداخل هذا البرلمان (الجمعية العمومية لحملة الأسهم) يتم اتخاذ القرارات ويصدق على المقترحات التى يقدمها اليهم دى لسبس . ومجلس إدارة الشركة يمثل مجلس الوزراء ، ورئيس المجلس هو رئيس الدولة وفى نفس الوقت رئيس مجلس الوزراء .

واستغل دى لسبس منبر الخطابة فى الجمعية العمومية للرد على الهجوم عليه والانتقادات الموجهة اليه من جانب الصحافة والرأى العام البريطانى وغرف الملاحة والبحار وملاك السفن البريطانيين

Granville to Cromer, F.O. 6 33/7. No. 1. P.R.O.

(٥٦)

June 29, 1883. Cromer Private Papers.

Bulletin Décadaire June 6, 1883 No. 412 Bis

(٥٧)

الذين ذهبوا في وصـفهم لدى لسبس بأنه دكتاتور شركة قناة السويس (٥٨) . وأخذت المعركة طريقها بين أطراف ثلاثة : الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس والرأى العام البريطانى ممثلا فى ملاك السفن والشركات الملاحية والتجار والصحافة البريطانية . فنجد مثلا اتحاد ملاك السفن البخارية التى تنقل التجارة الى الشرق التى ارتفع مقدار حمولة اسطولها الى ٤ ملايين طن ، قد شعروا بعدم الرضا على ملاحظات دى لسبس بالجمعية العمومية لحملة الأسهم سابقة الذكر ، وبالتحالف المكشوف بين دى لسبس والأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة ، ووصفهم بأنهم جلبوا العار على انجلترا ، وأنهم قد تولوا « وظيفة ضخمة يتم عن طريقها سرقة بلادهم » (٥٩) .

ودارت مفاوضات ومناقشات ودراسات - كما رأينا - بين الحكومة البريطانية وشركة قناة السويس فى النصف الأول من عام ١٨٨٣ نتيجة لضغط الرأى العام البريطانى وموقفه من شركة القناة . وكان من نتيجة التقدم المرضى للمفاوضات بين دى لسبس والأعضاء الانجليز بالشركة ، اعلان دى لسبس فى ٢١ يونية ١٨٨٣ عن نواياه فى اقامة أضواء كهربية على القناة ، وأعلنت شركة قناة السويس فى ٥ يوليو أسس التفاهم بينها وبين الحكومة البريطانية وأعلن تشيلدرز Childers ذلك فى مجلس العموم البريطانى فى ١١ يوليو ١٨٨٣ (٦٠) . فبناء على تعليمات الحكومة البريطانية كثفت الاتصالات بين دى لسبس والأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة وتمت اتصالات بينهما خلال شهرى ابريل ومايو ١٨٨٣ ، وتدارسوا معه موضوعات تحسين القناة والطريقة التى سستدار بها القناة مستقبلا . ولم تسفر هذه المحادثات مع دى لسبس عن تقارب لوجهات النظر بينهما . وعلى هذا دعت الحكومة البريطانية دى لسبس ليكون

Ibid. No. 412. PP. 326 — 28.

Farnie, Op. Cit., P. 312.

Ibid.

(٥٨)

(٥٩)

(٦٠)

فى لندن فى موقع قريب ومباشر مع حكومة جلالة الملكة . وسافر
دى لسبس مع ابنه شارل ايمى دى لسبس الى لندن للتشاور .
وعقدا هناك جلسات عديدة مع جرانفيل ومع وزير الخزانة ومع
وزير التجارة ، حيث ازيلت نقاط الخلاف المتبقية . وتم التوقيع
على النقاط الرئيسية لاتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ المؤقتة (٦١) .

وفى الحقيقة نجد أن الحكومة البريطانية قد ساندت المفاوضات
التي كانت قد دارت بين الأعضاء الانجليز بالشركة وبين دى لسبس
بخصوص اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ ، وحظيت بموافقة حكومة
انجلترا (٦٢) .

كذلك أخطر دى لسبس دوناي D'Aunay - القائم بالأعمال
الفرنسى بلندن - أن يحيط وزير خارجية فرنسا علما ، بأنه قد تم
الاتفاق مع الحكومة البريطانية وسيتم توقيع الاتفاقية معها فى الغد
١٠ يوليو ١٨٨٣ وهى تسوية يراها دى لسبس مرضية جدا . وأن
القرض - الذى نصت عليه الاتفاقية - وسيتقدمه وزارة الخزانة
البريطانية قدره مائتا مليون فرنك لبناء القناة الجديدة ، بحيث
تصبح شركة قناة السويس فى غير حاجة عندئذ الى اللجوء لرجال
المال الفرنسيين . وكان دى لسبس قد لقي ترحيبا من جانب الوزراء
الانجليز . وهو دليل وبرهان رآه دى لسبس يؤكد الود والتعاطف
من جانب الحكومة البريطانية ورغبتها فى ايقاف سياسة سوء
الفهم (٦٣) .

Report by British S.C.D. On Provisional agreement (٦١)

with M. de Lesseps of July 10 1883 Parl P. Egypt 12 (1883)

Granville to British S.C.D. F.O., July 16. 1883. (٦٢)

Parl Pap. Egypt 3 (1884) No. 3.

D'aunay to Challement وزير خارجية فرنسا Lond. July. 8, (٦٣)

1883, D.D.F. 1ère série T.V., No. 59.

بنود اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ المؤقتة :

- ١ - تقوم الشركة بإنشاء قناة ملاحية ثانية موازية تقريبا للقناة الحالية وذات عمق وعرض كافيين لمواجهة التطور المستمر لبناء السفن .
- ٢ - أن تتم القناة الثانية في أواخر عام ١٨٨٨ بقدر الامكان .
- ٣ - ٤ ، ٥ - خاصة بمسألة تخفيض رسوم المرور .
- ٦ - عند أول فرصة لخلو وظيفة نائب الرئيس سيعين أحد الأعضاء الانجليز باستمرار نائبا للرئيس .
- ٧ - أن العضو الانجليزى فى الإدارة الذى يعمل حاليا كعضو شرف فى لجنة الإدارة سوف يصبح عضوا عاملا عندما تسمح الخلوات بذلك . وبعد ذلك يصبح أحد الأعضاء الانجليز عضوا مستديما فى اللجنة .
- ٨ - أن يصبح العضوان الانجليزيان أعضاء فى اللجنة المالية .
- ٩ - أن تختار الحكومة البريطانية ضابطا انجليزيا للتعين بمعرفة مجلس إدارة الشركة فى وظيفة « مفتش للملاحة » وتحدد اختصاصاته بالاتفاق مع أعضاء مجلس الإدارة الانجليز .
- ١٠ - تعهد الشركة بتعيين نسبة عادلة من المرشدين الانجليز فى القناة مستقبلا .
- ١١ - أن تبذل الحكومة البريطانية مساعيها الحميدة لكى تحصل على الامتيازات الضرورية الآتية للشركة من الحكومة المصرية :
- (١) الاراضى المطلوبة لشق القناة الجديدة ومناطق الاقتراب منها .

(ب) القناة العذبة بين الاسماعيلية وبورسعيد على الاسس
التي سبق للحكومة البريطانية قبولها .

(ج) مد الامتياز الحالى لشركة قناة السويس لسنوات عديدة،
٩٩ عاما تبدأ من اتمام حفر القناة الثانية . ومقابل
مد هذا الامتياز ، ستدفع الشركة للحكومة المصرية
ابتداء من بداية العقد الجديد ولمدة ٩٩ عاما الى خزانة
الحكومة المصرية ١٪ من اجمالى الربح الصافى .

١٢ - تقرض الحكومة البريطانية الشركة بالتقسيط ما يتطلبه ثقب
قناة ثانية تتضمنه القناة العذبة ، وذلك بمبلغ لا يتجاوز ٨
ملايين جنيه استرلينى وبفائدة ٣ ١/٢٪ سنويا ويسدد القرض
على مدى خمسين عاما .

١٣ - تقديم رؤوس موضوعات الاتفاقية على الفور لمجلس العموم
البريطانى . وستقدم تفاصيل هذه الاتفاقية لمجلس ادارة
الشركة بالاتفاق مع حكومة انجلترا ، ولن تصدر نافذة
المفعول الا بعد اقرار البرلمان لها . ووقع عليها : دى لسبس
وريفرز ولسون واستوكس (٦٤) .

موقف القوى المتصارعة من اتفاقية يوليو ١٨٨٣ :

هذا وقد ارسل الاعضاء الانجليز فى ادارة الشركة تقريرا
مفصلا حول جميع بنود الاتفاقية المؤقتة . فبالنسبة لموضوع زيادة
مشاركة 'انجلترا فى ادارة الشركة ، رأوا ان تحقيق هذا الهدف
يتم عن طريق اسهام أكبر فى الادارة سواء فى قناة السويس نفسها
أم فى رئاسة الشركة بباريس Head Quarters أو بالاثنتين
معا . ولكن التنفيذ ليس بالأمر السهل .

أما فيما يتعلق بالموظفين في مصر ، فإن مسألة تعيين موظفين انجليز جدد في أدنى السلم الوظيفي أمر سهل ، وهو متاح لجميع الجنسيات . وعلى هذا لن يكون هناك اعتراض على تعيين موظفين انجليز جدد ، إذا ما تقدموا لشغل هذه الوظائف . وعلى هذا يكون من المرغوب فيه في المستقبل تشجيع الموظفين الانجليز الشبان للالتحاق بخدمة الشركة ، ولكن الوظائف العليا قد تم شغلها بالترقيات ، وعلى هذا يصبح من الظلم للموظفين الموجودين بالخدمة وأما يدعو لاثارة الشكوى والاضغينة إذا ما تم تعيين موظفين انجليز في هذه الوظائف العليا ، بالادارة المركزية للشركة مباشرة دون سابق خدمة بها . وعلى هذا كان من الصعب على دى لسبس أن يمنحنا مثل هذا الامتياز . وان كان دى لسبس قد وافق على مسألة تعيين « مفتش ملاح » انجليزى تختاره الحكومة الانجليزية ويكون تحت تصرف ربانة السفن الانجليزية المارة بالقناة لتلقى شكاوهم والذي يسهل عملية عبور سفنهم بشكل عام (٦٥) .

وكان شارل دى لسبس قد قدم - عقب عودته من رحلته لباناما في ربيع ١٨٨٣ - اقتراحا لمجلس ادارة شركة قناة السويس بإنشاء وظيفة جديدة بالقناة تسمى : « مفتش ملاح » يتولاها انجليزى . وقد شكر جرانفيل دى لسبس على هذا الاقتراح (٦٦) .

وقد رأى الأعضاء الانجليز بادارة الشركة ضرورة أن يتولى هذه الوظيفة ضابط بحرى برتبة « أدميرال » أو على الأقل ربان وذلك بهدف ازالة الشكاوى المتزايدة عددها في الآونة الأخيرة والتي كانت مثار صدام بين ربانة السفن والوكلاء الملاحيين وبين موظفى شركة قناة السويس ، على أن تحدد وظائفه واختصاصاته بعناية فى اتفاقية مع الاعضاء الانجليز والذين يعتقدون أنه من الضرورى اعطاؤه

Ibid.

(٦٥)

British S.C.D. to Granville, No. S 27, 30 dated, Mar

(٦٦)

3, 1883 Parl. P. Egypt 17 (1883).

سلطات ومسئولية معقولة ، ويجب أن يكون له استقلاله عن فروع
الادارة بشركة القناة (٦٧) .

هذا وقد استند هتروفو Hitrovo (٦٨) الى مسألة
« مفتش الملاحة » بأن الحكومة البريطانية قد فكرت في وقت ما في
الانشاء منصب مفتش لقناة السويس يشغله أحد ضباط الأسطول
البريطاني ، كدليل لانشاء سلطة دولية دائمة في منطقة قناة
السويس (٦٩) .

وبعد أن أبرم اتفاق بين شركة قناة السويس وبين ملاك السفن
قضى على أسباب النزاع ، ومن ثم لم تعد هناك حاجة لهذه
الوظيفة (٧٠) .

وكذلك كان هناك اقتراح بأن يتولى ادارة القناة الملاحية
الثانية انجليز ، ولكنه قوبل بالاعتراض الشديد ، فمصاريف
الموظفين المضاعفة وذلك عندما يتم تشغيل القناتين معا بمعرفة نفس
موظفي الشركة فيه اقتصاد للمصروفات ، علاوة على استحالة
انشاء هيئتين من الموظفين مختلفي الجنسية واللغة والعادات جنبا
الى جنب ، وما يترتب على ذلك من أخطار الصدام والحقن
بينهما (٧١) .

وبالنسبة لموضوع الحصول على نصيب أكبر في الادارة
المركزية للشركة ببافيس ، رأى الأعضاء الانجليز أنه رغم تزايد

Report of B.S.C.D. Parl. P. Egypt. 12 (1883) Op. Cit. (٦٧)

(٦٨) مندوب الروسيا في مؤتمر باريس الخاص ببحث قناة السويس
(١٨٨٥) وذلك في معرض رده في اللجنة الفرعية على المندوب البريطاني
بخصوص انشاء لجنة دولية لمراقبة تنفيذ المعاهدة المقترحة للقناة ، انظر :
PP. Egypt 19 (1885) No. 11, May 6, 1885.

Ibid.

(٦٩)

(٧٠) انظر ص ١١٢ من هذا الفصل .

Report of B.S.C.D. Op. Cit.

(٧١)

اهمية هذا المطلب فى انجلترا ، الا أنهم لا يحبذون مسألة زيادة عدد الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة . اذ ليست العبرة بزيادة العدد ، وإنما بضمان أن يكون لهم الأغلبية فى المجلس ، وأن زيادة عضوين أو ثلاثة بمجلس الادارة لن تقوى بل تضعف من سلطة ممثلى انجلترا بالمجلس . وضربوا مثلاً بأنه خلال السنوات السبع التى تولى فيها الأعضاء الانجليز الثلاثة العمل بالمجلس ، تمت دراسة ومناقشة الأمور ذات الأهمية بطريقة ثابتة ، وتمت تسوية المشاكل عن طريق الاتصال مع الرئيس ونائب الرئيس وذلك قبل عرضها رسمياً على المجلس . ولم تذكر مناسبة واحدة فى اذهاننا حدث فيها انقسام بالمجلس فى مسألة ذات أهمية حقيقية . وعلى هذا لا توجد فائدة ستعود من جراء زيادة الأعضاء الانجليز فى مجلس الادارة ولهم نفس الشخصية الرسمية التى للأعضاء الانجليز الثلاثة الموجودين حالياً بالمجلس ، وإذا ما نص على حجز عدد معين من المقاعد بالمجلس للانجليز ليست لهم الصفة الرسمية وإنما فقط على أساس «عنسييتهم» فستكون نتيجة ذلك خلق كتلة منفصلة ، وهذا سيؤدى الى نظام التصويت باستمرار حول المسائل المعروضة على المجلس ، وفى هذا ضرر للمصالح البريطانية لأن الأعضاء الانجليز فى المجلس سيكونون أقلية (٧٢) .

هذا وقد وافق دى لسبس على تعيين نائب للرئيس يحل محله أثناء غيابه ، وأن يتم اختياره باستمرار من بين الأعضاء الانجليز بالمجلس ، بينما يعين واحد بلجنة الادارة واثنان باللجنة المالية التى تقدم لها كل المسائل للموافقة عليها قبل عرضها على المجلس . وهذا هو كل ما استطاع الأعضاء الانجليز الحصول عليه من دى لسبس الذى أوضح أن حملة الأسهم سيوافقون عليها الا أن مسألة إعادة تشكيل المجلس بحيث يصبح لانجلترا الأغلبية فيه فقد كان الهدف العملى منه هو حماية المصالح البريطانية المرتبطة بالقناة (٧٣) .

ولم يظهر دى لسبس تعجله فى طلب القرض الذى ستقدمه له الحكومة البريطانية لإنشاء القناة الثانية - رغم الفائدة التى ستعود على الشركة - فقد رأى أن المساهمين لن يوافقوا عليه لأنه لا يمثل ميزة بالنسبة لهم ، فلن يجنوا مزايا من ورائه (٧٤) .

عندئذ طلب دى لسبس عقد جلسة طارئة لمجلس إدارة الشركة يوم ١٢ يوليو ١٨٨٣ لبحث مشروع الاتفاقية وقد أوضحت المناقشات أن كثيرا من أعضاء المجلس قد انتابتهم الدهشة والفرع لما أسموه بخطورة هذا الامتياز الذى قدمه دى لسبس على حساب الشركة :

«They considered the magnitude of the concession made by M. Delsseps on behalf of the Company». (٧٥) .

فانتقدوا بشدة بنود الاتفاقية ، وتركزت انتقاداتهم حول مسألة تقديم انجلترا قرضا لإنشاء القناة الجديدة . وكذلك مسألة تعيين «مفتش للملاحة» وقد رد شارل دى لسبس على هذه الانتقادات بطريقة مقنعة ودافع عن المزايا المتبادلة للطرفين فى الاتفاقية المقترحة . وأنه حسب قانون شركة قناة السويس يستلزم مرور شهر لاعطاء الموانئ الرسمية بالتصويت بالنسبة لتعديل تعريف رسوم العبور أو بالنسبة لطلب القرض . ولم يكن أمام المجلس فى هذا اليوم سوى التصويت على المسائل العامة ، وعلى هذا كان على المجلس أن ينعقد بعد شهر من هذا التاريخ لإصدار القرار . وأبدت غالبية أعضاء المجلس عدم رضاها عن بنود الاتفاقية ، وأوضحت أن المزايا التى قدمت للحكومة البريطانية لا تتناسب مع ما سيحصلون عليه من فوائد (٧٦) .

Ibid.

(٧٤)

Standen to Granville. Paris. July 12, 1883. Parl.

(٧٥)

Pap. Egypt. 17 (1883) No. 47.

Standen to Granville, Paris. July 12, 1883. Parl

(٧٦)

Pap. Egypt 17 (1883) No. 47.

موقف دي لسبس وفرنسا :

أما في فرنسا فكان الوضع يختلف ، فقناة السويس ارتبطت بعواطف ومشاعر الفرنسيين ، فهي انتصار للحضارة الفرنسية ، رغم معارضة إنجلترا ووقوفها ضد شق قناة السويس . لذلك أثلج الاتفاق الجديد مع الشركة ، صدر الفرنسيين ، وجعل حملة الأسهم يتطلعون الى امتيازات مشابهة (٧٧) .

هذا ، وإذا نظرنا الى حمولة السفن الفرنسية التي عبرت القناة نجدها قد سارت ببطء منذ عام ١٨٧٦ ، وانخفضت نسبة نصيبها من الحمولات العابرة للقناة من ٨٣٪ عامي ١٨٧٠ - ١٨٨٠ الى ٤٨٪ في عام ١٨٨١ . ثم ازدادت حمولة السفن الفرنسية بشكل كبير بنسبة ٤٤٪ في عام ١٨٨٢ وبنسبة ٩٥٪ عام ١٨٨٣ نتيجة ظهور خطوط ملاحية فرنسية جديدة عبر قناة السويس الى الموانئ التي تحت الاحتلال الانجليزي مثل سيدني وكلكتا وهونج كونج والبصرة . كما ارتفع نصيب فرنسا من اجمالي الحمولات بالقناة من ٥٦٪ عام ١٨٨٢ الى ٩٧٪ في عام ١٨٨٣ . وهكذا مزجت قناة السويس المصالح المالية والعاطفية للفرنسيين ، لأنها ذكرت فرنسا بعملها العظيم حتم أنف إنجلترا (٧٨) .

وبعث دي لسبس برسالة الى جلادستون في ٢٠ يوليو ١٨٨٣ مؤكدا له أن الرأي العام في فرنسا استطاع أن يطوى صفحات الماضي ويغفر ، ورحبت بالاتفاق . أما في إنجلترا فقد أعلن الرأي العام عن وجهة نظره بطريقة متسريعة ، فمازالت العداوة القديمة مستعرة عند البعض ، لذلك تناسوا أهمية الاتفاق الجديد ومزاياه بتسرعهم بالحكم عليه . وأبدى دي لسبس أسفه لاثارة مناقشات حادة بين الدولتين الصديقتين ، وخشى أن تحدث هذه المناقشات

The Times, 14 July 1883.

(٧٧)

Farnie, Op. Cit. P. 309.

(٧٨)

جرحا لا يمكن التناهمه قبل فترة طويلة ، فمن مصلحة البلدين أن يسود الصفاء وتقوم الصداقة بينهما على أسس متينة . وأسف دي لسبس كل الأسف لرؤية هذا العمل العظيم الذي قامت به الرأسمالية الفرنسية في مصر لصالح التجارة العالمية وقد أصبح مثار فرقة ومناقشات برلمانية ، وأن يحدث ذلك على مرأى ومسمع من أوروبا التي تشهد على خطأ يرتكب من حكومة انجلترا ، وهي حكومة الأحرار ، ونرى كيف تذبح العدالة . ثم يستطرد دي لسبس في رسالته لجلادستون بقوله : « ولذلك وابتغاء مصلحة السلام العام ولخدمة التحالف الفرنسي البريطاني الذي لا غناء عنه لحضارة العالم ، أرجو ألا تقيدوا أنفسكم قبل ملك السفن وقبلي بنصوص الاتفاق الذي وقعنا عليه . ويملك مجلس ادارتنا طبقا لنظام الشركة الحالي ، السلطات اللازمة التي تجيز له أن يقرر حفر قناة ثانية كما يملك أن يرفع رسوم المرور ، وسيمدنا حملة الأسهم بالمعونة اللازمة لحفر القناة الثانية . وبناء على ذلك أعلن أنه في حالة إيقاف العمل بالاتفاق الذي عقدنا وكذا في حالة الغائه ، سنقوم من جانبنا بحفر القناة الثانية وسنستمر محافظين على علاقات الود والصداقة التي تربطنا بممثلي صاحبة الجلالة في مجلس الادارة وستجرى التحسينات اللازمة للقناة لتظل مفتوحة لملاحة أساطيل الدول المختلفة ، من غير تمييز أو استثناء ، وعلى أساس المساواة التامة كما جاء في عقد الامتياز » (٧٩) .

وقد قام جلادستون بتلاوة خطاب دي لسبس على البرلمان البريطاني (٨٠) . وشكر جلادستون دي لسبس على رسالته الصريحة وعلى ما أبداه في خطابه بخصوص مسألة عدم التزام جلادستون بناء على الظروف آنذاك ، باستعجال الاتفاقية في البرلمان (٨١) .

De Lesseps to Gladston, 20-7-1883. Parl. Pap. (٧٩)

Egypt 15 (1883) No. 2., Cf. Roux T. 2., Op. Cit., PP. 124 — 5.

Parl. Pap Egypt 15 (1883), Cf. Wilson, The Suez Canal. London. 1937. P. 70. (٨٠)

Gladstone to De Lesseps, Lond, July 23, 1883. Parl. (٨١)

Pap. Egypt 15 (1883). No. 3., Cf. Bulletin Déc. 12-8-1883. No. 418.

وقد انعسكت روح التفاهم بين دى لسبس وحكومة الأحرار فى بريطانيا آنذاك ، على موقف الحكومة الفرنسية من الأزمة التى أثارها البرلمان البريطانى ، وهجوم الصحافة على الاتفاقية . فقد تقابل وادنجتون - سفير فرنسا بلندن - مع جرانفيل ، وكانده ، مقابلة ودية للغاية ، وسأله جرانفيل بصفة رسمية عما اذا كانت الحكومة الفرنسية سوف تتدخل فى مسألة قناة السويس .

ورد عليه وادنجتون (وفق اتجاه الحكومة الفرنسية فى هذه الأزمة) بأن تظل هذه المفاوضات مستمرة ولمدة طويلة بين الحكومة الانجليزية والشركة ودى لسبس من جانب آخر على وجه الخصوص ، فهو لم يطلب تدخل الحكومة الفرنسية . وقد عبر جرانفيل عن رضاه لاجابة وادنجتون على استفساره - وقد تقابل وادنجتون مع سولسبرى ونورثكوت - زعيمى المعارضة فى انجلترا - ولم يكونا راغبين فى بحث مسألة قناة السويس ، وتنبأ وادنجتون بأن مناقشة البرلمان للاتفاقية - يوم الاثنين القادم - لن تؤدى الى التصديق السريع عليها ، وان تأجيل المفاوضات مع الشركة ، سيعطى الوقت للرأى العام الانجليزى للهدوء . وحاول وادنجتون استتخدام أسلوب الوعظ والتهديئة عندما تقابل مع كثيرين من الساسة الانجليز من رجال الحزبين (٨٢) .

موقف الرأى العام البريطانى من الاتفاقية :

وبناء على اتفاق ١٠ يوليو ١٨٨٣ عرض تشيلدرز الاتفاقية على مجلس العموم البريطانى فى اليوم التالى . لما له من كفاءة وخبرة فى المسائل المالية والملاحية والمواصلات . وقد اهتم بمسألة قناة السويس منذ افتتاحها للملاحة ١٨٦٩ ، الا أن المعلومات التى كانت تصل اليه عن الموضوع غير صحيحة ولم يقدم أى تفسير لنصوص الاتفاق مع الشركة . وكان اعلان الاتفاق المؤقت مع الشركة

Waddington à Cdallement. Lond., 27-7-1783. D.D.F. (٨٢)
1ère Série, T.S. No. 66.

قد تزامن مع أول ذكرى لضرب مدينة الاسكندرية ، وجاءت هذه الذكرى فى نفس الوقت مع انباء ضرب الفرنسيين لتاماتاف Tamatave فى مدغشقر ، واستقبلت تلك الانباء ببرود ينذر بالسوء ، وبمسائل تثير الاضطراب من جانب الأحرار أكثر من المحافظين . ونتيجة لتلك الانباء اختفت الدعوى التى تطالب بأسهم قناة السويس . لقد خلق الاتفاق الجديد المؤقت مع الشركة صورة تبدو أنه امتيازات مبالغ فيها لمصالح الشركة وفرنسا فيما يتعلق بحقوق الملكية التى حصلت عليه انجلترا باحتلالها لمصر . لقد كان هذا من عمل الحكومة وليس من وجهة نظر المصالح الاقتصادية الخاصة ، فعملها هذا قامت بتضحيات اقتصادية جوهرية من أجل دوافع سياسية (٨٣) .

جاءت تلك الأحداث متطابقة مع تعيين السفير الفرنسى الجديد بلندن ، وادنجتون ، الذى جعل التحالف الانجليزى - الفرنسى محور سياسته الخارجية عام (١٨٧٧ - ١٨٧٩) ، وكانت النية متجهة الى تجديد التحالف الانجليزى - الفرنسى - وقد تتيح هذه الفرصة أيضا لجلادستون أن يكرر ضربة دزرائيلى فى عام ١٨٧٥ بحصوله على أسهم قناة السويس ، بأمل التصويت المبدئى فى البرلمان لقرض الثمانية ملايين جنيه استرلينى (٨٤) .

اتجه الرأى العام البريطانى الى أن شركة قناة السويس لم تقدم امتيازات حقيقية ، كما رفضت تحويل مقرها الى انجلترا ، ولم توافق على أن يكون عدد الأعضاء الانجليز بمجلس الادارة هم الأغلبية ، أو تخفيض الرسوم فى وقت مبكر ، أو الى مستوى كبير فى التخفيض . واقد طلبت الشركة أن يكون القرض مستهلكا من أرباح الأسهم المستحقة للحكومة البريطانية ، وهو اقتراح رفضه الأعضاء الانجليز بمجلس الادارة ، ولقد أعطى الاتفاق للشركة كل

Farnie, Op. Cit., P. 313.

(٨٣)

Ibid

(٨٤)

ما كانت تحتاج اليه ، واعترفت بالسلطة المطلقة التي طالب بها دى لسبس ، ومنحت الشركة الرعاية والحماية في ظل القوى السائدة في مصر . وافترضت الاتفاقية الاعتراف بسيادة الشركة المطلقة والدائمة ونشاعت من قوتها وممتلكاتها ، وضحت بحرية البريطانيين في العمل في المستقبل (٨٥) .

بينما رأى البعض أن الاتفاقية قد أعطت رأسمال انجليزي لبناء قناة ثانية وفي أرض أجنبية ، وأن هذا العمل سيظل تحت السيطرة الفرنسية لمدة ٢٠ عاما بعد ١٩٦٨ . وأعطت الاتفاقية الشركة الفرصة لكي تتجنب طلب الأموال بعد سوق فرنسا المالي طبقا لرغبة الحكومة الفرنسية (٨٦) . علاوة على أن القرض سيمنع بسعر فائدة منخفض لم يسبق أن حدث في أي سوق للمال ، وأوضح عن سوء استغلال ، سبب الاساءة الى جلاستون ، فلم يقعد سعر الفائدة ١ ١/٢٪ وعلى هذا أصبحت هناك اعانة خفية تقدر بنحو ١٠٠٠٠٠ جنيه استرليني سنويا ، أو ٢ ١/٢ مليون جنيه استرليني خلال عشرين عاما (٨٧) .

وقد رأت بعض الشركات الملاحية أنها قد عولمت بازدياء مدروس ، وأن المصالح المالية قد أسوء اليها بتقديم قرض (٨ ملايين جنيه استرليني) للشركة ، ذلك القرض الذي كان من المفروض أن يقدمه أحد البنوك ، كما حدث في عام ١٨٧٦ .

هذا ولم يعمل الاتفاق على تغيير جذري في توازن القوى بين بريطانيا والشركة . بل أمنت فقط الانشاء السريع والرخيص للقناة الثانية ، ولم تحقق حلم الأمة بانشاء قناة انجليزية تشق في الأرض المصرية التي تقع على بعد ٢٠٠٠ ميل من Beach Head ،

Ibid.

(٨٥)

D'aunay To Challemel Lacour, 8-7-1883. D.D.F.T.V.

(٨٦)

No. 59.

Farnie, Op. Cit., P. 313.

(٨٧)

وفشلت فى تحقيق الأمانى التى جاشت بصدور الشركات الملاحية والدوائر التجارية بعد موقعة القتل الكبير ، عندما ظهر قطاع جديد ينادى بالمصالح البريطانية بقوة داخل البرلمان (٨٨) .

وكذلك عارض الرأى العام فى بريطانيا الحكومة بشدة وبنفس القوة التى أبدوا بها للحكومة عام ١٨٧٥ . وفى خلال الفترة من ١٢ - ٣٠ يوليو تم عقد ٣٢ اجتماعا للاحتجاج فى كل أنحاء بريطانيا على يد اتحاد ملاك السفن وغرف التجارة ، بينما انهالت الأسئلة فى مجلس العموم البريطانى يوميا على المسئولين ، وخاصة من جانب حزب المحافظين لأن المسألة سرعان ما انتقلت الى أيدي الأحزاب ، وأصبحت مسألة حزبية . وان معارضة حزب المحافظين كانت ضعيفة ابان أحداث عام ١٨٨٢ ، وذلك ازاء نجاح الوزارة فى الحصول على قرض لعمليات عام ١٨٨٢ ، واحرازها نصرا عسكريا لانجلترا ، كل ذلك اضعف من معارضة حزب المحافظين . ولكن وجد الآن حزب المحافظين الفرصة الذهبية سانحة له متمثلة فى مسألة قناة السويس ، لازعاج ومضايقه الحكومة (٨٩) .

وقد نادى بعض ملاك السفن بتبنى اقتراح دوق مانثستر بان يقوموا بإرسال سفنهم حول رأس الرجاء الصالح فى رحلة الذهاب ، كاجراء احتجاج ضد الشركة ، وعلى هذا يتم تخفيض ما يعادل نصف عدد السفن البريطانية العابرة للقناة ، وان ذلك سيؤدى الى تخفيض دخل الشركة بما يعادل ٢/٣ إيراداتها . كما ايدت المطلب القومى بشق قناة ملاحية انجليزية تحت رعاية وسلطة بريطانيا وبراسمال انجليزى ، وهى مسألة يجب ألا تحصر فى نطاق ملاك السفن . اذ هى اعم واشمل لكل البريطانيين . فهى ضرورة قومية ، وحلها الصحيح سيكون له اثره العميق على قطاعات كبيرة من الطبقات العاملة فى البلاد . وعلى هذا حظى حزب المحافظين على تأييد ومساندة كثير من الغرف التجارية ، وأجبروا الحكومة

Farnie, Op. Cit., P. 314.

(٨٨)

Ibid.

(٨٩)

على أن تساند مسألة استخدام إيرادات أرباح أسهم إنجلترا في قناة السويس والتي ستحصل عليها اعتباراً من عام ١٨٩٤ لتعود إلى ملك السفن (٩٠) .

موقف الحكومة العثمانية من الاتفاقية :

ولقد أثار هذا الاتفاق احتجاج السفير التركي في ١٨ يوليو ١٨٨٣ . فقد أخطرت الحكومة العثمانية الحكومة البريطانية أن كل التعديلات أو أي امتداد للامتيازات التي ستمنح لدى أسبس يجب أن تحصل على تصديق السلطان قبل تنفيذها (٩١) .

الاتفاقية في البرلمان البريطاني :

وتم عرض الاتفاقية في اليوم التالي (١١ يوليو ١٨٨٣) على البرلمان ، وقام تشيلدرز بعرض النقاط الرئيسية للاتفاقية . ووجه بورك Bourke - من زعماء المعارضة - أسئلة للحكومة منها : سؤال حول الضمانات التي اتخذتها الحكومة ضد الدولة أو الدول الأجنبية لضمان طريق مواصلات إنجلترا مع الهند والصين والشرق عبر قناة السويس . وتأمين المصالح البريطانية باتخاذ إجراءات عسكرية لحماية قناة السويس ، ورد جلاستون - رئيس الوزراء - بأن هذا الموضوع من السياسة العليا للدولة . وبالنسبة لاقتراح زيادة عدد أعضاء المديرين بمجلس الإدارة ، لا توجد هناك فائدة ترجى للبلاد من حصول إنجلترا على الأغلبية المطلقة داخل مجلس إدارة الشركة . فوجود عدد قليل من الأعضاء الانجليز لهم سلطات قوية ويستطيعون تحقيق المهمة الموكلة اليهم ، أحسن بكثير من وجود عدد كبير من المديرين الانجليز . وبطبيعة الحال عندما تتحرر أسهم إنجلترا ، وتحصل على الفوائد في عام ١٨٩٤ ، فإن مسألة التمثيل لحملة الأسهم سوف تكون مختلفة . كما أن الحكومة لا تنوى اقتراح

Ibid.

(٩٠)

Hansard., 3 Rd. Serie, Vol. 281., 19 July 1883.

(٩١)

Fitzmaurice

نقل مقر ادارة الشركة • كما أن وجود ادارة أخرى للقناة الجديدة سيكون — في رأيه — صعبا للغاية (٩٢) •

كذلك أثار أحد الاعضاء من حزب الاحرار بالمجلس سؤالا حول قيام مفاوضات مع حكومة مصر وتركيا حول انشاء قناة ثانية وأفاد جلدستون أنه لا توجد مفاوضات حاليا معهما وعندما يقر البرلمان الاتفاقية فسيكون هناك اتصالات معهما حول هذا الموضوع بطبيعة الحال (٩٣) • كما استفسر درمندوولف H.D. Wolff عن تمويل قرض انشاء القناة الثانية فرد وزير الخزانة بأنه سيتم الحصول على قرض الثمانية ملايين جنيه استرليني بنفس الطريقة التي حصلت بها الحكومة البريطانية على الأربعة ملايين جنيه استرليني لشراء اسهم قناة السويس في عام ١٨٧٥ (٩٤) •

ودافع جلدستون عن أحقية دى لسبس في توسيع قناة السويس ، لمواكبة التطور في حركة الملاحة بالقناة ، ولكن الحكومة البريطانية رأت انشاء قناة أخرى موازية لها (واحدة للذهاب وأخرى للعودة) • وعلى هذا فان الأراضى غير كافية لشق هذه القناة الثانية ، وحيث أن الارض ملك للحكومة المصرية ، وان الشركة لن تحصل على امتياز جديد له طابع سياسى وانما الشركة فى حاجة فقط الى الأراضى الضرورية من الحكومة المصرية لشق القناة الثانية • والجانب الآخر خاص بمسألة احتكار دى لسبس لشق القنوات عبر برزخ السويس ، وأكد جلدستون ، (خلال جلسة ١٢ يوليو ١٨٨٢ بالبرلمان) على أن دى لسبس له الحق المطلق لانشاء قناة فى برزخ السويس • وأن الاعتراف بدعوى دى لسبس لاحتكاره القناة قد دعمتها نصيحة قاضى القضاة بانجلترا ورجال القانون التابعين للملكة (٩٥) •

Hansard, Vol. 281, 11 July, 1883. P-uce, Gladston. (٩٢)

Ibid, July 12, 1883, Vol 281. Gladston. (٩٣)

Ibid, 11-7-1883. Wolff, Childers. (٩٤)

Hansard, July 12, 1883, 3 Rd. Serie. Vol 281. Gladstone. (٩٥)

كذلك أثير موضوع المحاكم المختصة بالنظر فى القضايا والمنازعات الخاصة بالقناة الجديدة ، فاعترف وزير الخزانة بأن شركة قناة السويس مصرية (فى جلسة ١٧ يوليو ١٨٨٣) وأن نزاع الأجانب مع المصريين من اختصاص المحاكم المختلطة ، أما نزاع الشركة مع مساهمينا فينص قانون الشركة على أن يكون التحكيم بالمحاكم الفرنسية (٩٦) .

وقد أثار أحد الاعضاء سؤالا حول مسألة حق دى لسبس المطلق فى الاحتكار الذى ورد فى عقد امتياز ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ لإنشاء شركة عالمية لشق قناة فى برزخ السويس ، هذا الحق يرتبط فقط بفترة حياة دى لسبس . ورد جلدستون بأن الحق الذى أعطى لـ دى لسبس لا ينتهى بموته ، وإنما يستمر للشركة التى قام بتكوينها (٩٧) .

كذلك أثار ستافورد نورثكوت Stafford Northcote - زعيم المعارضة - ما نشرته إحدى الصحف اليومية وجاء فيها حديث لشارل دى لسبس مع أحد المراسلين الصحفيين حيث أورد اعترافه بنجاح شركة قناة السويس فى الحصول من الحكومة البريطانية على الاعتراف الصريح بسلطات الشركة المطلقة . فأكد له شارل دى لسبس أنه لم يحدث أثناء المفاوضات أو حتى قبل المفاوضات أن بحثت الحكومة الإنجليزية سلطات شركة القناة . وردا على هذا الاستفسار أكد وزير الخزانة صحة هذا الخبر (٩٨) .

وعلى أية حال تصدى جلدستون للدفاع عن مشروع الاتفاقية وعاونته وزير الخزانة « تشيلدرز » ووزير التجارة « تشمبرلين » ولكنهم استهدفوا لمعارضة وهجوم شديدين من جانب مجلس العموم البريطانى . وقالت غالبية النواب انه اذا كان الأمر يستلزم إنشاء

Ibid. July 7. 1883. Vol. 281.

(٩٦)

Ibid July 19. 1883. Gladstone.

(٩٧)

Ibid. 20-7-1883. Stafford Northcote.

(٩٨)

قناة جديدة ، فيجب أن تكون هذه القناة بريطانية ، وأن تشق بمعرفة شركة بريطانية ، ولا يكون لدى لسبس شأن بالقناة الجديدة . ولكن جلادستون رد عليهم بأن دي لسبس قد حصل من وإلى مصر على امتياز بحفر القناة ، ومفهوم من عقد الامتياز ، أنه في حالة شق قناة جديدة ، فلا يجوز لغيره أن يقوم بهذا العمل ، واستشهد في هذا برأى مستشارى التاج البريطانى ، واعترض المجلس على الاتفاق بأنه لا يكفل المصالح البريطانية بالقدر المطلوب (٩٩) .

ولتذليل تلك الصعوبات التى أثارها البرلمان الانجليزى ، طلب أعضاء مجلس إدارة الشركة الانجليز من دي لسبس أن يقدم من جانبه بعض التسهيلات التى تساعد الحكومة على اقناع البرلمان بالموافقة على المشروع (١٠٠) . وبعث ديلسبس بخطابه سالف الذكر (١٠١) . وتلى هذا الخطاب على مجلس العموم البريطانى فى جلسة ٢٣ يوليو ١٨٨٣ ، وأعلن جلادستون فى هذه الجلسة أنه قد عدل من مطالبة المجلس بالموافقة على اتفاقية ١٠ يوليو لسببين :

الأول : انعدام الروح الودية والتفاهم بصفة عامة .

والثانى : تأجيل البت فى الموضوع ، ربما يتيح الفرصة لوجود ترتيبات أو اتفاقية أحسن (١٠٢) .

(٩٩) راجع بالتفصيل المناقشات التى دارت فى مجلس العموم البريطانى حول اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ والتى استغرقت عدة جلسات بدأت فى ١١ يوليو ١٨٨٣ وانتهت بجلسة ٣٠ يوليو ١٨٨٣ فى :
Hansard. 3 Rd. Serie. Vols : 281 — 286 والمجموعة الكاملة موجودة
بالمكتبة العامة لجامعة القاهرة تحت رقم ٧٣٤٥٤ .

Voisin Bey, le Canal de Suez, T. III, Op. Cit. (١٠٠)
P. 27. Cf. Wilson., Op. Cit., P. 69.

(١٠١) ص ١٨١ من البحث .

Hansard., Op. Cit., July 23, 1883, Gladstone, Vol. 282. (١٠٢)

وقد فزع جلاستون من الانفجار القومى من أجل « الكبرياء ،
الطمع ، الجهل ، والعاطفة » وصمم على ألا يضحى بدى لسبس من
أجل ملك السفن أو حزب المحافظين . وكانت المفاوضات بين
الحكومة البريطانية والشركة من خلال فترة حكمه لمصلحة الشركة .
كما تميز عهده باحترام لقدسية العقود التى برزت أهميتها للبريطانيين
فى الأراضى الأخرى (١٠٣) .

وقد أدى ذلك الى أن يركز ملك السفن والمحامون وحزب
المحافظين هجومهم الشديد على « احتكار الشركة » ووصفوه بأنه
حق غير موجود فى القانون أو الحقيقة ، وأنه لم يتضمنه امتياز
١٨٥٤ أو نادى به ديلسبس قبل عام ١٨٧٢ (قبل أزمة رسوم
المرور) . وهاجموا « السلطة المطلقة » وهى النقطة التى ركز عليها
مارك نابير Mark Napier أحد أعضاء مجلس العموم ، وكان لها
جاذبية ، ولم تكن لها أهمية قانونية ، وقد اهتم مديرو شركة القناة
بطبع هذه العبارة بحروف كبيرة وغير عادية وواضحة كأنها فنار
على شاطئ خطر (١٠٤) .

وقد ذكر تشارلز ديلك فى مذكراته ، وذلك فى معرض انتقاده
لآراء المستشارين القانونيين للحكومة البريطانية : « من الموضوعات
التي تناولها البحث فى تلك الفترة مركز دى لسبس الذى أصبح
صديقنا وقد صرحنا له بتوسيع القناة . لقد آزرناه ضد حكومة
تركيا التى طلبت منه مبلغا من المال فى مقابل اعطاء موافقتها على
التوسيع ، فأشار مستشارو التاج البريطانى بأنه لا يلزم الحصول
على موافقة تركيا لأجراء أعمال التوسيع ، وفى مناسبة سابقة ادعى
أن عقد الالتزام معناه الاحتكار ، ووافق مستشارو التاج البريطانى
على هذا الرأى . وحقيقة الأمر أن هؤلاء المستشارين خضعوا فى

Farnie, P. 315.

(١٠٣)

Ibid.

(١٠٤)

اصدار فتاويهم المطلوبة منهم لوزارة الخارجية للقيارات السياسية
أكثر من خضوعهم لروح القانون « (١٠٥) .

كذلك شجب سولسبرى ، صراحة ، الاتفاقية ووصفها بأنها
« اتفاقية قصيرة النظر » ونادى بالحق الطبيعي لحرية المرور بالقناة
فهو حق بديهى تملكه تجارة العالم ، وأعلن عن شكه فى قدرة
السلطان أو الخديو لإبرام اتفاقية تحرم الدول من حقها الطبيعى
فى عبور تجارة العالم عبر برزخ السويس ، وقد تمنع البريطانيين
« بمساعدة رأس المال البريطانى نفسه لتأمين انشاء قناة من البحر
للبحر » (١٠٦) .

وكان سولسبرى يؤمن بأهمية حقوق التجارة ويفضلها على
حقوق السيادة ، وقد أدهش ذلك الرأى « سيلبورن » وجلادستون
ولورانس T.J. Laurance (أستاذ القانون الدولى بجامعة
كامبردج) (١٠٧) .

وكذلك عقدت غرفة التجارة البريطانية بلندن اجتماعا فى ١٨
يوليو لدراسة ادعاء دى لسبس « بحقه المطلق » فى احتكار الطريق
البحرى فيما بين السويس وبورسعيد . ونادى المجتمعون بأن تكون
القناة الثانية متمشية مع المصالح البريطانية ، وأن تصبح مصر
من ممتلكات إنجلترا (١٠٨) .

وقد أدى بحث المبادئ القديمة لتارتار Tartar — أحد
أساتذة القانون الدولى — الى جعل مورلى Morley (١٠٩) فى
حكومة الاحرار — ينادى بلجنة دانوب لقناة السويس (١١٠) .

Gwym & Tuckwell, The life of Charles Dilke. (١٠٥)
Op. Cit., Vol. 1. PP. 553 — 554.

Hansard's Lord Depates. July, 17, 1883. P. 1671 — 2. (١٠٦)

Farnie, Op. Cit. P. 315. (١٠٧)

The Times, July 19, 1883, 10 iti. (١٠٨)

(١٠٩) مورلى هو سياسى بريطانى فى حزب الاحرار .

Wallace, D.M., Egypt and the Egyptian Question. 1883 (١١٠)

ولقد أثار ذلك دى لسبس فجعله يعيد التأكيد — فى ٢٠ يوليو — على مطالب شركة قناة السويس الخاص بحقها المطلق فى الاحتكار الخاص بقناة السويس لمدة ٩٩ عاما ، مما أثار الاهتمام الكبير فى إنجلترا أكثر منه فى مستعمراتها . وقد أثارت أزمة القناة المشاعر فى الامبراطورية البريطانية ضد شركة قناة السويس . فنجد مثلا جوليوس فوجل Julius Vogel — رئيس وزراء نيوزيلاند السابق — يقترح فى ١٤ يوليو ١٨٨٣ ، تجريد الشركة من حق الملكية وتحويله الى الحكومة المصرية باسم سيادة الدولة على المصالح الخاصة ، وعلى أساس سابقة شراء شركات خطوط التلغراف (١١١) .

وكذلك أبرق توماس ماكلاريت Thomas McLlwrait — رئيس وزراء كوينزلاند — Queensland عن عدم موافقته على اتفاقية لندن (١١٢) .

وفى الكاب أعلن رودس Rodes عن المبالغة الانجليزية لأهمية قناة السويس عندما وصف بتشوانالاند : Pechuanaland — فى ١٨ أغسطس — بأنها تشبه قناة السويس بالنسبة لتجارة ذلك البلد ، فهى مفتاح طريق الرأس الى داخل البلاد (١١٣) .

وفى بورسعيد اتهم وكيل شركة P & O ادارة شركة قناة السويس « بالابتزاز » (١١٤) .

سحب اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ :

هذا وبعد ثلاثة عشر يوما من الاحتجاجات المتواصلة والمتزايدة والهجوم العنيف على الاتفاقية داخل البرلمان البريطانى ، أعلن

The Times, 16. July 1883.

(١١١)

Farnie, Op. Cit., P. 316.

(١١٢)

Channon, Richard, Dr. The Crisis of imperisalism

(١١٣)

1865 — 1915. London. 1976. P. 165.

(١١٤) وذلك فى ٢٠ يوليو ١٨٨٣ ، انظر :

The Times, July 22. 1883. S. ii — iii.

جلادستون في جلسة البرلمان البريطاني (٢٣ يوليو ١٨٨٣) أنه تم سحب اتفاقية ١٠ يوليو وذلك من أجل المحافظة على سيادة الوزارة في مجلس العموم واللوردات . واعترف ثانية وبصراحة كاملة « بالاحتكار الذي تملكه هذه الشركة العظيمة » ، يقصد شركة قناة السويس ، وأنكر آراء سولسبرى الذي أكد سلطان إنجلترا على الممر المائي ببرزخ السويس . وعلى هذا دافع عن احتكار شركة قناة السويس للأرض ضد مصالح التجارة البريطانية والشركات الملاحية والصناعية ، ووبخ ملاك السفن وحزب المحافظين الذين بالغوا في أهمية قناة السويس ، منكرًا أن المصالح البريطانية بالقناة كانت السبب الأساسي والعاجل لحرب ١٨٨٢ (١١٥) .

وقال جلادستون تمة لبيانه في جلسة ٢٣ يوليو ١٨٨٣ :
« إن من واجبنا أن نكون عادلين وننصف شركة قناة السويس العظيمة ومشروعاتها الحيوية ولن نستخدم نفوذنا المترقب على مركزنا المؤقت والاستثنائي في مصر ، لنمكن الشركة من الحصول على حقوق أخرى ، ولقد شقت القناة لمصالح جميع الدول عامة ، وإن الحقوق المتعلقة بهذا أمر يهم أوروبا مجتمعة » .

كما تحدث « ستافورد نورثكوت » وهو من زعماء المعارضة في نفس الجلسة فذكر :

« أني أشد الناس إعجاباً بشخصية دي لسبس وعمله ، وأنا أنعم بصداقته منذ سنوات مضت ، ولكن ليس معنى ذلك أن أسلم بطلباته المنطوية على الجشع والمبالغة ، ولقد وضع لورد جرانفيل عام ١٨٧٢ المبدأ الذي يقضى بأنه لا يمكن السماح لشركة القناة بأن تكون القاضى الذى لا معقب لحكمه ، فى تفسير عقد الالتزام ولا يصح أن يترك لهذه الشركة تفسير العقد كما يحلو لها » (١١٦) .

Hansard, July 23, 1883. Gladstone, Vol. No. 282.

(١١٥)

Ibid.

(١١٦)

وكان لأفكار نورثكوت الخاصة بإنكار ادعاء دي لسبس في الاحتكار ، تأثيرها القوي داخل مجلس العموم عندما عرضت الاتفاقية عليهم في جلسة ٣٠ يوليو لأخذ الأصوات ، فقد حصلت على ١٨٣ صوتا من ٢٨٢ صوتا ، وخفضت أغلبية الحكومة من ١٣٠ الى ٩٩ صوتا (١١٧) .

هذا ولم تجد الاتفاقية مساندة في البرلمان أو من دوائر رجال الأعمال ، ويرجع ذلك - إلى حد ما - للطريقة التي قدمت بها تلك الاتفاقية . فالأوراق المقدمة للبرلمان لم تكن كافية ، ولم توضح النقطة الرئيسية فيها مثل دعوى دي لسبس بحقه المطلق في أي قناة جديدة تربط بين البحرين التي ساندها جلادستون ووزير الخزانة والمستشارون القانونيون (١١٨) .

هذا وقد أنقذ ملاك السفن ، الذين ينتمون إلى حزب الأحرار أمثال نوروود Norwood ومونك Monk وبالمز Palmer الحكومة من الهزيمة ، ولكن فقط عن طريق معارضتهم تفسير جلادستون الصارم لسألة الاحتكار ، واقترح نوروود مساهمة بريطانية فرنسية متساوية في إدارة شركة قناة السويس « على طراز التحالف الذي تم بينهما إبان حرب القرم ضد روسيا عندما وقفت فرنسا وإنجلترا جنبا إلى جنب على مرتفعات الما Alma حيث كان منظرا رائعا وبديعا حقا إذ رأيناها وقد اتحدا لحماية الطريق الملاحي الذي سيبقى أبدا صرح الكرة الأرضية » (١١٩) .

وأنشئ سولسبرى - زعيم المعارضة في المجلس آنذاك - على تصريح الحكومة - وركز على نقطة مهمة وهي تصريح دي لسبس « باستطاعته شق قناة ثانية دون ما حاجة لموافقة الحكومة البريطانية » ،

July 30, 1883. Ibid.

(١١٧)

Wilson, A, The Suez Canal its past present and future, P. 69.

(١١٨)

Hansard, Op. Cit., July 30, 1883. Vol. 282.

(١١٩)

ولكنه لا يستطيع - فى رأى سولسبرى - أن يقوم بهذا العمل بغير موافقة الحكومة المصرية ، التى لا تستطيع الموافقة على المشروع دون الرجوع بالتالى الى الحكومة البريطانية . وتسائل سولسبرى : « على أى أساس تعطى الحكومة البريطانية الموافقة ، وهل تعطى دى لسبس قناة ثانية من غير ضمان الحرية الكاملة لمرور التجارة البريطانية فى القناة وضمان ادارة تتمثل فيها المصالح البريطانية غير الادارة المحلية ، والحصول على تسهيلات أحسن مما حصلنا عليه حتى الآن ؟ » ، ثم تسائل : « وهل تقبل الشروط السيئة التى يعمل بها أدن والتى سببت التوتر والسخط ؟ » وأضاف : « ان لورد جرانفيل يتكلم عن الشركة كما لو كانت شركة فرنسية ، ونحن لا نسلم قط بهذه الطريقة . انها شركة خاصة لا أكثر ، ولانجلترا فيها من الأسهم بقدر ما لفرنسا ، فلانجلترا من الحقوق مثل التى لفرنسا ، ويرى الثقات من رجال القانون أن عقد الامتياز ليس معناه الاحتكار فالاحتكار يتنافى مع مصالح بلادنا ، ويجب استبعاد تلك الاحكام ، وحذف العبارات التى قالها محامو التاج تفسيراً لعقد الامتياز لانها ضارة بمصلحة انجلترا » (١٢٠) .

كذلك هاجم « نورثكوت » دى لسبس وذكر أنه ليس صاحب التزام وانما هو وكيل مفوض من قبل الخديو : « Mandataire » فهو رب البيت وصاحبه وواضح أن الخديو لم يدخل فى حسابه وقت أن وقع عقد الالتزام أنه أجاز لى لسبس شق قناة ثانية ، بل انصب الالتزام على مشروع واحد ، واستشهد زعيم المعارضة لتعزيز وجهة نظره برسالة وجهها لورد جرانفيل الى الباب العالى فى ٣ مارس ١٨٧٣ يؤكد فيها أن شركة قناة السويس مصرية والباب العالى هو صاحب السيادة عليها (١٢١) .

واستمرت المناقشة فى هذه الجلسة عشر ساعات وطلب أحد الاعضاء (بالمر Palmer) ، من الحكومة العمل على تعيين

Wilson, Op. Cit., PP. 70 — 71.

(١٢٠)

Hansard July 30. 1883. North cote.

(١٢١)

أعضاء في مجلس الإدارة يمثلون الدول ذات المصلحة في القناة .
وأوضح أنه إذا دفعت الحكومة منحة أو مساعدة للسفن التي تدور
حول رأس الرجاء الصالح فسيكون في مقدور إنجلترا عندئذ إخلاء
القناة ويصبح الأمر عندئذ مناسباً بالنسبة للاعتبارات
الدولية (١٢٢) .

وتحدث العضو بروس «Bruce» — أحد الأعضاء البارزين
في مجلس العموم — موضحاً : « أن عقود الالتزام قد نصت على
أن تمثل الدول التي تهمها القناة في إدارة الشركة ، ولكن هذا لم
يراع ، وأنه لمن العيب أن تترك إدارة قناة السويس مائة عام ، في
يد شركة كل مالها من فضل أنها أنفقت ستة ملايين من الجنيهات ،
في حين أن الحكومة المصرية تكلفت في القناة ستة عشر مليوناً من
الجنيهات ، ومات من الفلاحين الذين سخرُوا في حفر القناة عدد
لا يسهل حصره ، ومع ذلك حرمت من كل حق مالى في القناة
وأهدرت حقوقها » (١٢٣) .

وتحدث العضو هوراس دافى Horace Davey — من رجال
القانون — فذكر أن الموضوع الذي دارت بشأنه المناقشات ، لم يكن
من اختصاص مجلس العموم ليصدر فيه قراراً بشأنه ، وإنما هو من
اختصاص محكمة مصرية ، والمحاكم المصرية تملك وحدها الحق
في تفسير عقد الامتياز (١٢٤) .

وقد استمرت المناقشات وكانت المعارضة لمشروع الاتفاقية مع
الشركة واضحة في المجلس .

وكذلك هاجمته الدوائر التجارية وهاجمت شركة قناة السويس
نفسها . ويذكر أحد الكتاب (ولسون) في هذا الصدد أن البرلمان

Ibid. Brucme.

(١٢٢)

Ibid. Palmer

(١٢٣)

Ibid. Horace Davey

(١٢٤)

البريطاني قد أدى خدمة جليلة لدى لسبس وللعالم وللتجارة البحرية البريطانية ، عندما واجه الرأي العام البريطاني جالدستون وأجبره على اسقاط مشروع الاتفاقية (١٢٥) .

وقد أصدر جالدستون تعليماته للأعضاء الانجليز بالشركة في ٧ أغسطس ١٨٨٣ بالامتناع عن تقديم أى مقترحات لمجلس ادارة شركة القناة ، وعبر في ١٠ أغسطس عن تصميم الحكومة على عدم تجديد المفاوضات وساند التوصية بالمصالح التجارية لكي تقوم بفتح الباب للمفاوضات مع الشركة نفسها (١٢٦) .

تقرير الريان الانجليزى ريز Rice عن حالة قناة السويس :

جانب آخر من جوانب الاحتجاج على شركة قناة السويس ، تمثل فى انتقاد أحد قادة السفن الحربية البريطانية لشركة قناة السويس ، يتضح من التقرير الذى قدمه الريان ريز Rice وهو ريان السفينة الحربية Iris (١٢٧) بعث به لوزارتى الخارجية والبحرية البريطانية فى ٢٨ أغسطس سنة ١٨٨٣ . وقد استقى ريز معلوماته هذه من واقع خبرته خلال الأشهر الخمسة التى أمضاها ببورسعيد ، من الهيئات القنصلية ببورسعيد ومن وكلاء الشركات الملاحية لمختلف الجنسيات .

ذكر ريز أنه ليس فقط الانجليز الذين يتبرمون بموقف سلطات الشركة ، وإنما رأى العام لجميع الجنسيات ببورسعيد يشارك أيضا الانجليز تبرمهم وضيقهم من ادارة الشركة .

Wilson, A, Op. Cit., P. 75.

(١٢٥)

Farnie, Op. Cit., P. 317.

(١٢٦)

(١٢٧) الريان ريز رئيس القوة البحرية التابعة لحكومة انجلترا فى

الياء المصرية .

فبورسعيد فى نظره مدينة يكون فيها الناس فى وضع يمكنهم
بسهولة الحكم بمنزلة على ادارة وتشغيل قناة السويس (١١٨) .

ويؤكد الريان (ريز) أنه من الصعب بحث مسألة قناة السويس
وادارتها دون التعرض للاعتبارات السياسية والقومية ، ذلك الأمر
على جانب كبير من الأهمية سواء لتشغيل القناة الفعلي أم بالنسبة
أيضا لتسوية الخلافات فى الرأى التى تنشأ بين ملاك السفن
وشركة قناة السويس . فعالية موظفى شركة قناة السويس فرديون
يؤمنون بالادارة الفرنسية ويتعصبون لآرائهم ويتمسكون بحرفيا
بالتعليمات والقواعد المطبوعة . فالأمر فى نظره ليس فى حاجة
الى تخيل لرؤية روح العداء والكراهية السائدة بين موظفى شركة
قناة السويس ، وهؤلاء الذين يمثلون ٤/٥ ايرادات الشركة ، وهم
ملاك السفن البريطانية . ويؤكد الريان ريز أن الرأى العام لكل
الجنسيات ناظم على الادارة الفرنسية . وضرب مثلا لسوء معاملة
الشركة عندما فرضت عليه قاطرة لقطر احدى الوحدات التابعة له ،
رغم أن لديه قاطرة يمكن استخدامها فى عملية القطر ، حدث ذلك
عندما طلب ارسال مؤن غذائية وطبية الى الاسماعيلية فورا للقوات
البريطانية - وعددها ١٠٠ جندي - التى تحركت فجأة من القاهرة
الى الاسماعيلية بسبب انتشار الكوليرا هناك . فأخبر مدير الشركة
أنه لا توجد لديه قاطرة آنذاك يمكن الاستعانة بها ، وعندما أخبرهم
ريز بإمكانية الاستعانة بشركة P & O للقيام بعملية القطر فى
القناة ، أخبروه بأنه غير مصرح لشركة P & O القيام بعملية
القطر فى القناة ، وعندما هددهم ريز بأنه سيكلف شركة P & O
بهذا العمل نظرا لخطورة الموقف ، وسعيه لانقاذ أرواح الجنود ،
عندئذ جرت اتصالات على أعلى المستويات فى الشركة ووافقوا على
قيام شركة P & O بالقيام بالعمل ، وقد تسبب ذلك فى التأخير
عدة ساعات (١٢٩) :

British S.C.D. to Gramille. Paris, 5-11-1883.

(١٢٨)

Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 21 inclosure.

The Secretary to Admiralty, Admiralty, Sept. 21,

(١٢٩)

1883. Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 9 & inclosure 1, 2.

هذا وكان الريان ريز قد أكد لشركة قناة السويس أن القاطرة التي اعترضت عليها للقيام بعملية القطر بالقناة أكثر كفاءة من قاطرات أخرى شاهدها ، وأن هذه القاطرة قد استخدمتها الحكومة البريطانية بالقناة خلال أحداث عام ١٨٨٢ في مصر بمبلغ ١٥ جنيها يوميا لقطر الصالات في قناة السويس . إلا أن شركة قناة السويس أصرت على استخدام إحدى قاطراتها بمبالغ باهظة وأرسلت القاطرة في وقت يتناسب مع الشركة نفسها ، وقد تكلف نقل ١٠٠ جندي مسافة ٤٣ ميلا ما بين الاسماعيلية وبورسعيد بالقناة ٧٤ جنيها (١٣٠) .

هذا وأوضح ريز أن التعليمات المحلية التي أصدرتها الشركة قد حدث بها تراخ لصالح السفن الفرنسية (١٣١) .

كذلك أورد ريز في تقريره ، جدولاً يوضح المدة التي تستغرقها السفن المختلفة في عبور القناة خلال شهر مارس ، يتضح منها الفارق الزمني بين هذه السفن :

جنسية السفينة والشركة التابعة لها	عدد السفن التي عبرت القناة خلال شهر مارس ١٨٨٣	متوسط عدد ساعات العبور بالقناة
شركة P & O البريطانية	١٧	٧١
شركة British India البريطانية	٦	٧٠
سفن هولندية	١٠	٦٨
المساجيرى ماريتيم الفرنسية	٦	٤٨

British S.C.D. to Granville, Paris. 5-11-1883. Parl.

(١٣٠)

Pap. 3 (1884). No. 21.

Parl. Pap. Egypt 3 (1883) No: 9. Op. Clt.

(١٣١)

واضح من هذا ان السفن الفرنسية تستغرق وقتا اقل من السفن الأخرى بكثير (١٣٢) .

كذلك تعرض التقرير لنقص عدد المرشدين الانجليز فى قناة السويس . وطالب أن تكون المنازعات بين الشركة وملاك السفن من اختصاص القضاء المصرى . واحتج كذلك على رسوم القطر الباهظة ، علاوة على أن الشركة تجبر بعض السفن باصطحاب قاطرة فى عبورها للقناة . وتضخم عدد موظفى الشركة وارتفاع أجورهم . كذلك انتقد مسألة التأخير فى اعلان ملك السفن بالأخطاء التى تكتشفها الشركة فى الحمولة والرسوم الملاحية . وطالب بالامتناع عن الاخطار بالتعديلات شهرا من عبور السفينة القناة . كما طالب ريز بأن تعطى شركة قناة السويس لقوة بوليس ميناء بورسعيد ، بلقا من المال ، بحيث يوضع هذا المبلغ تحت تصرف الحكومة المصرية .

كذلك يهتم جدا ملاك السفن تجنب الخسارة على السفن والناجمة عن تأخيرها الذى يكلف الكثير من المال والوقت . فالمسافة بين بورسعيد والسويس حوالى ٩٦ ميلا تستغرقها سفينة بخارية فى ٦٧ ساعة خلال شهر مارس ١٨٨٧ ، ومن المسلم به أن هذا الوقت يمكن اختصاره كثيرا اذا كان هناك موظفون على مستوى كبير من الخبرة والكفاءة والدراية ، حتى أولئك الذين يشغلون مناصب عليا بالشركة . ذلك أن الخبرة الفنية مطلوبة جدا فى ادارة التحركات بالشركة . ولا يمكن لأحد ليس لديه خبرة مسبقة عن ادارة الحركة بالقناة أن يدير هذه الوظيفة بكفاءة . وان مدير ادارة التحركات الذى يتواجد باستمرار فى الاسماعيلية - مدنى - ليست لديه دراية بهذه الأمور . كذلك رؤساء أقسام بورسعيد وبور توفيق هم نفس الشيء مدنيون ، بينما يوجد شخص يدعى M. Decerfz له خبرة ملاحية ، وأمضى فى الخدمة ٢١ عاما ببورسعيد كرئيس للمرشدين وهو

المسئول عن العائمت العابرة • وعلى هذا يقتضى الأمر ضرورة وجود «بنتش للمأذحة» ذى خبرة وكفاءة ببورسعيد وآخر بالسويس، كذلك يؤكد ريز أن مدير التحركات بالشركة ينبغي أن يكون ذا خبرة واسعة ، ويجب أن يكون مقره ببورسعيد أو بالسويس ، أما فى الاسماعيلية فستكون وظيفة التحركات معوقة • جانب آخر أشار إليه ريز فى تقريره هو المطالبة بمركزية السلطة Decentralization of Authority» ، وأعطاء المسئولين سلطة استثنائية واسعة لتسوية المنازعات والمشاكل فى موقعها ويجب أن تكون فى أيدى موظفى القناة • كما أن المشاكل التى تنشأ بين قباطنة السفن وشركة القناة تتسبب فى كثير من المصاريف • كما أن وكلاء السفن ببورسعيد ليست لديهم سلطات ، ويرجع دائما الى مدير التحركات بالاسماعيلية ، الذى يحيل الأمر بدوره الى الرئيس الأعلى بالقاهرة، الذى لديه قليل من السلطات فيحيل الأمر هو الآخر الى باريس ، وعلى الريان الانتظار خلال هذه المدة • كذلك يتحمل الريان دفع مصاريف دعوى الشركة ، والا فلن يسمح له بالمرور فى القناة ، وكل ذلك يستغرق وقتا كبيرا ويترك احساسا بالمرارة والألم •

هذا علاوة على أن شركة قناة السويس لها تأثيرها العميق على مجرى الحياة فى مدن القناة الثلاث • فمثلا الشركة مسئولة فى بورسعيد عن امدادات المياه العذبة ونظافة المدينة وحركة المرور والأماكن المشتركة •

ويعلق ريز على ذلك بأن الشركة التى لها مثل تلك السلطات تملك من النفوذ مالا يمكن وصف تأثيره على الحياة فى مدن القناة • وإذا استطاعت المدينة التخلص من نفوذ الشركة لتمكنت خلال سنوات قليلة أن تصبح مدينة تجارية وترعى شئون نفسها بنفسها ، بدلا من أن تصبح - كما هو آنذاك - معسكرا فرنسيا • وضرب ريز مثلا بسقاية حديقة ملحقة باحدى مساكن المدينة تكلف المالك ٨٠ جنيه سنويا ، يجب دفعها للشركة ، علاوة على أن أسعار الاراضى بالمدينة تحددتها الشركة والتى بلغت ١٦٠٠٠ جنيه

للاكر (Acre) (١٣٣) . ويعلق ريز فى تقريره بأن كل شىء
غالى الثمن ويجب دفعه للشركة ، فالإيجارات مرتفعة وفوائد
القروض التى يحصل عليها الأفراد لشراء قطعة من الأرض ،
باهظة (١٣٤) .

كذلك أشار التقرير الى لهجة الشركة الاستبدادية ، واصرارها
باستمرار على أن موظفيها دائما على حق وأن رباينة السفن هم
المخطئون عند نشوب خلاف بينهما . فهناك شعور متزايد أن الإدارة
الاولوقراطية للشركة والملاحاة بالقناة - بمعرفة دى لسبس
بباريس - إنما هو قلب للأوضاع الاقتصادية لأولئك الذين ترتبط
مصالحهم الاقتصادية بالقناة والذين يقدمون الفائدة لها ، واصلاحا
للأمور - يقتضى التعجيل - كخطوة أولى ، بإعادة تنظيم المرور
بالقناة ، سواء بالنسبة للقوى البشرية أم التنظيم المادى . وهذا
يمكن عمله بتكوين لجان صغيرة فى مواقع العمل . وأنهى ريز تقريره
بقوله : « أحس بالخجل والاشمئزاز عندما أرى تجارة بريطانيا
المارة بقناة السويس ، تشرف عليها وتتحكم فيها شركة
فرنسية » (١٣٥) .

هذا وقد تم نشر تقرير ريز بالصـحف البريطانية مما أثار
المشاعر القومية وزاد فى الحرب النفسية المعلنة والخفية ضد شركة
قناة السويس وإداراتها . وتحدث شارل دى لسبس مع الأعضاء
الانجليز بمجلس إدارة الشركة عن موضوع نشر تقرير الربان ريز
بالصحف البريطانية ، فأفادت الحكومة البريطانية شارل دى لسبس
بأنه لا دخل لها فى نشر هذا التقرير سواء بطريق مباشر أم غير
مباشر . وفى الوقت نفسه ، طلب جرانفيل من الأعضاء الانجليز
بالشركة أن يقدموا لدى لسبس مذكرة عن أهم محتويات ما جاء

(١٣٣) الاكر = ٤٠٠٠ م^٢ أى حوالى ٦٣ x ٦٣ مترا .

Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 9 & inclosures (١٣٤)

1. 2 Op. Cit.

Ibid.

(١٣٥)

بتقرير الربان ريز على أساس أن النقاط والمشاكل التي أثارها قد
لفتت نظر الحكومة البريطانية (١٣٦) .

وقام الأعضاء الانجليز بالشركة بدراسة تقرير الربان ريز
فجاء ردسهم على النقطة الخاصة بأن الشركة فرنسية بالكامل وتمسكها
بالنصوص المكتوبة حرفيا ، فأوضحوا صعوبة مزج الموظفين
الانجليز مع الفرنسيين ، أما مسألة التمسك بالنصوص الحرفية
المكتوبة فذلك أمر طبيعي - في نظرهم - حتى تكون هناك مساواة
في المعاملة بين السفن من كافة الجنسيات دون تفرقة . وفي حالة
عدم وجود مثل هذه التعليمات وتنفيذها بدقة لنشأت التفرقة في
المعاملة بطبيعة الحال .

أما بخصوص العداء الناشئة بين ملاك السفن البريطانية
وشركة قناة السويس ، فإن ذلك يرجع الى المشاكل التي تنشأ بين
وكلاء السفن البريطانية في بورسعيد مع موظفي شركة قناة السويس
وهؤلاء الوكلاء هم الوسطاء بين ربان السفن والشركة ، وتنشأ
منازعات بينهم وبين موظفي شركة قناة السويس صاحبة السلطة
العليا في المنطقة وبين وكلاء من كافة الجنسيات للمشاكل الناشئة
عن تطبيق التعليمات . كما أوضح الأعضاء الانجليز أن المشاكل
الخاصة بالسفن كثيرة وطرق معالجتها متعددة ، كل ذلك ينشأ
بين موظفي الشركة ووكلاء السفن ، وأصبح هناك فقدان للثقة بين
الطرفين . علاوة على أن مراسلات وكلاء السفن مع الملاك في موطنهم
الأصلي تعكس كل دقيقة الصراع . والخلافات مع شركة القناة
وموظفيها تتسم بالطابع العدائي . كما أن الوكلاء ينحازون الى
جانب ربان السفن ضد سلطات شركة قناة السويس . وهكذا نشأ
الشعور بالكراهية ضد الشركة .

فمثلا حدث في مطلع عام ١٨٨١ عندما بدأت مشاكل الحجر
الصحي ، والتي أوعزها وكلاء السفن لشركة قناة السويس في

الوقت الذى كان المفروض أن يوجه اللوم الى وزارة الصحة ، نتيجة ازدياد المصاريف على المنشآت التجارية ، وليس معنى ذلك اعفاء موظفى الشركة من الأخطاء .

ودافع الأعضاء الانجليز عن موظفى الشركة بأنهم يبدون روح التفاهم . وعلى هذا يبدو أن الريان ريز قد استقى معلوماته من هؤلاء الوكلاء (١٣٧) .

كذلك أوضح الأعضاء الانجليز فى تقريرهم أن دى لسبس يعمل على المساواة فى المعاملة بين السفن من كافة الجنسيات ، فاذا أعطيت سفن شركة P & O البريطانية الأولوية ، وهى تنقل البريد ، فى عبور القناة فإن ذلك يتعارض مع قواعد الشركة . وأكد الأعضاء الانجليز أنه لم تسمع شكاوى عن هذا الموضوع من شركات أخرى .

أما بخصوص الجدول (١٣٨) الزمنى لعبور السفن فى القناة خلال شهر مارس ، والذى أورده ريز ، فإن هذا الشهر قد حدث فيه تأخير فى المدة الزمنية للعبور نظرا لسوء الأحوال الجوية ، والتي ربما تكون بالنسبة للسفن الفرنسية ، ان كان من نصيبها تقاوى هذه الأحوال الجوية السيئة . ويدل التقرير على أن جدول ساعات العبور بالنسبة لسفن شركة P & O خلال شهر يونية ١٨٨٣ يقل بكثير عن شهر مارس الذى قدمه الريان ريز (١٣٩) .

أما بخصوص المرشدين فيوجد ١٠٥ مرشدين يتحدثون الانجليزية ويتفهمونها جيدا ويعينون بناء على مؤهلاتهم — ريان أعالي البحار — ولا تعين الشركة مرشدين بالقناة الا بعد شهور من الخبرة علاوة على أن الشركة مستعدة لتعيين مرشدين انجليز ممن

The British S.C.D. To Granville, Lond. 30/10/1883. (١٣٧)
Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 19.

(١٣٨) انظر الجدول ص ٢٠٠ من هذا البحث .
Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 19. Op. Cit. (١٣٩)

لم يتقدموا للشركة للتعيين . كذلك يتم رباط السفن بالميناء حسب
شركة بالميناء ، وهذه متروكة لضباط ميناء بورسعيد وكثيرا
من ذلك مع الأهواء الشخصية لربانة السفن (١٤٠) .

أما النقطة التي أثارها ريز بخصوص تصحيح حمولة السفن
حلال شهر من عبورها القناة فقد اتفق الأعضاء الانجليز معه في هذه
النقطة ، وأوضحوا أنهم سيرفعونها الى دي لسبس ، وأنه سيتم
تغيير القاعدة مثار الشكوى (١٤١) .

وأورد الأعضاء الانجليز في تقريرهم أن متوسط زمن العبور
للسفن في قناة السويس خلال عام ١٨٨٢ هو ٥٣ ساعة وذلك خلافا
لما جاء في شهر مارس بتقرير الريان ريز (٦٧ ساعة) ، وهذا يرجع
الى سوء الأحوال الجوية . هذا وقد اتفقوا مع ريز في النقطة
الخاصة بضرورة وجود مفتش ملاح ، وأيضا بالنسبة لمسألة
اللامركزية بالنسبة لأمور الشركة لسرعة البت في اجراءات المهمة
والملاحية ، وأنهم أثاروا هذا الموضوع في مجلس ادارة الشركة .
أما مسألة الأراضي المشتركة ، فقد رأى الأعضاء الانجليز أن هذه
المسألة تخص شركة قناة السويس والحكومة المصرية (١٤٢) .

وعلى أية حال فقد تدارس الأعضاء الانجليز مع دي لسبس
بعض النقاط التي أثارها تقرير ريز وطلبوا تعديل القواعد مثل
السماح للقاطرات الأجنبية بعمليات القطر بالقناة ، ووافق شارل
دي لسبس على ذلك طالما كانت صالحة للعمل . وبخصوص الزام
السفن باصلاح « الشمندورات » عقب شارل دي لسبس بأنه يجب
تصحيح الخطأ الذي وقع فيه الريان ريز ، ذلك أن الشركة تلزم فقط
السفن التي تتسبب في أتلاف الشمندورات الملاحية بدفع تكاليف

Ibid.

(١٤٠).

Ibid.

(١٤١)

Ibid.

(١٤٢)

الاصلاح حتى تلزم السفن بحفاظة على هذه الشمنهورات
ابان عبورها القناة (١٤٣) .

هذا وقد دافع دى لسبس عن الاتهامات التى وجهها الربان
ريز فى تقريره عن الشركة . فيذكر دى لسبس أن القاطرة التى
طلبها ريز لم تكن قاطرة خاصة بشركة ولكنها احدى قاطرات
يملكها رويلى Royle وهو وكيل ملاحى وتاجر فحومات ، وان
شركة P & O تملك حاليا قاطرتين معتمدتين من الشركة .

بينما قاطرات رويلى لم يتم الترخيص لها بعد عمليات القطر
بالقناة ، واذا كان رويلى قد قدم احدى قاطرات شركة P & O
المعتمدة لدى شركة قناة السويس ، لما حدثت أية صعوبات بهذا
الخصوص ، علما بأن رويلى يعتبر وكىلا لشركة P & O علاوة على
كونه تاجرا للفحومات . ويؤكد دى لسبس أن من مصلحة الملاحة
بالقناة تصنيف القاطرات الى نوعين : قاطرات معتمدة وأخرى غير
معتمدة . فالقاطرات المعتمدة هى تلك القاطرات التى يسمح لها
بعمليات القطر والمرافقة بالقناة بعد التحقق من صلاحيتها لهذا
العمل دون أى مخاطر على الملاحة . واذا لم تتوافر هذه الشروط
لكانت هناك قاطرات كثيرة رديئة تشكل خطرا على الملاحة بقناة
السويس يكون من نتيجتها اعاقة أو ربما ايقاف الملاحة بالقناة ،
وتوجد ٧ قاطرات معتمدة لدى شركة P & O وواحدة يملكها
ستابلدون Stapledon واثنان للبحرية البريطانية واثنان لبازن
وشركاه Bazin & Co. - وأكد دى لسبس أنه لم يتم رفض أى
طلب صرف ترخيص بالقطر فى القناة قدم للشركة . هذا ولم ترخص
شركة قناة السويس حتى الآن لعمليات النقل فيما بين بورسعيد

British S.C. Direction to Granville, Novem 6, 1883, (١٤٣)
Paris. Parl. Pap. Egypt No. 3 (1884) No. 22.

وأوردت الوثيقة تسعيرة قاطرات شركة قناة السويس كالآلى : ٤٨ جنيها
(١٢٠٠ فرنك) من تشغيل القاطرة خلال اليوم ١٢ ساعة للقاطرات من الدرجة
الأولى ، ٨٠٠ فرنك أو ٣٢ جنيها للقاطرات من الدرجة الثانية .

والسويس بواسطة صالات Chalandes لأن وسيلة النقل هذه خطيرة جدا ، وخاصة بالنسبة للعبور فى البحيرات المرة ، ولأن غرق أى صال بالقناة قد يوقف حركة الملاحة بالقناة تماما (١٤٤) .

ورد دى لسبس على العبارة التى وردت بتقرير الربان ريز التى قال فيها : «عندما يحلو لهم» بقوله : «ان قاطرات الشركة تكون تحت الطلب لمساعدة أى سفينة . فعلى سبيل المثال اذا جنحت احدى السفن بالقناة واحتاجت لقاطرة لمواصلة السير ، فان الشركة ترسل القاطرة فوراً للسفينة الجانحة «Navire échoce» وتظل القاطرة مرافقة للسفينة الجانحة الى ان تستغنى عن خدماتها «(١٤٥) .

اما بخصوص تعريفه القطر Le tarif de remorquage فان المؤتمر الدولى للحمولة الذى عقد بالاستانة عام ١٨٧٣ قد صدق على هذه التعريف التى يعترض عليها الربان ريز ، علاوة على ان شركة القناة تخسر بهذه التعريف . هذا وقد قررت الشركة مؤخراً عدم المطالبة بدفع تكاليف رفع سفينة جنحت بالقناة . والمصاريف الخاصة بهذه العملية ستكون ضمن رسوم القطر أو المصاحبة للسفينة العادية . وعلى هذا سيكون من السهل على زياينة السفن التقدم بطلب هذه الخدمة «(١٤٦) .

ورد دى لسبس على الموضوع الذى اثاره ريز بخصوص نقل المؤن ، موضحاً أنه وردت برقية من ريز الى مدير التحركات بالاسماعيلية بطلب سرعة عبور القناة باحدى القاطرات التى يملكها رويلي ، وليس باحدى القاطرات المعتمدة التابعة لشركة P & O ومع ذلك فقد سمح مدير التحركات وبصفة استثنائية باستخدامه .

De Lesseps to the British S.C.D., Paris. Novem 18., 1883. Parl. Pap. Egypt 3 (1884) Inclos, In No. 23. ,Cf Bull. Decadaire No. 430. Novem 11, 1883.

Ibid.

(١٤٥)

Ibid.

(١٤٦)

لاحدى قاطرات رويلى غير المعتمدة ، رغم أن الأخير لم يتم بأى إجراء خاص بالترخيص له باستعمال قاطراته بالقناة . وعندما سمح لريز استخدام قاطرات رويلى ، طلب منه ٦ جنيهات تشغيل القاطرة فى الساعة ، مما اضطر الريان ريز الى استخدام قاطرات الهيئة وهذا يفسر التأخير(١٤٧) .

أما بالنسبة لمسألة التحيز للسفن الفرنسية فهناك استحالة - فى رأى دى لسبس - للتحيز لاحدى السفن ، وأن أى سفينة ترغب فى عبور القناة من بورسعيد أو من السويس ، فإن الريان نفسه أو ممثله يكتب بخط يده فى سجل بالشركة ، طلب دخوله القناة . وعلى هذا يكون الريان على علم بأسماء السفن السابقة عليه فى السجل ، ومن هذا يبدو استحالة أن تسبق سفينة أخرى قبل دورها . أما بالنسبة لما ذكره ريز من تأخير سفينة الركاب الهولندية Princess Amalia ، فالحقيقة أنه عند استعدادها لمغادرة ميناء بورسعيد الى السويس فى الرابعة صباحا يوم ١٣ أغسطس فقد تم استبقاؤها حتى الحادية عشرة للسماح للسفينة الفرنسية التابعة لشركة المساجيرى مارينيم Pei-ho والسفينة الفرنسية الأخرى Bien-Hoa والتي كانت فى طريقها الى بورسعيد . وبالنسبة لهذه الواقعة فإن ريز قد استقى معلومات خاطئة وصحتها : أنه فى صبيحة يوم ١٣ أغسطس لم تستطع القاطرة الهولندية المذكورة دخول القناة لأن المدخل قد أغلق ، وألقت السفن البريطانية Welfied, Pacaxo, Brenda بمخاطيفها فى مساء اليوم السابق ١٢ أغسطس فى منطقة الانتظار خارج ميناء بورسعيد بحوالى ٢٢ كم . وطبقا لقاعدة ممتازة تحترم الملاحة بالقناة ، وبناء على اقتراح العضو البريطانى ج . ستوكس J. Stokes وشركة P & O بأن السفن التى أمضت الليل خارج ميناء بورسعيد أو فى غاطس السويس ، تعبر القناة فى الصباح قبل دخول السفن الأخرى .

وبناء على هذه القاعدة كان على السفينة الهولندية - موضوع الشكوى - الانتظار حتى تعبر السفن البريطانية الخمس . وأن السفينة الهولندية Princess Amalia المذكورة قد راعت القواعد والقوانين ولم تحتج على التحيز (١٤٨) .

وأوضح دى لسبس أن شركة قناة السويس تتعرض لشكاوى واحتجاجات من جانب ملاك السفن الانجليزية يتهمونها بالتحيز للسفن الانجليزية . وضرب مثلاً بشكوى أحد ربانة المدمرة الفرنسية عن طريق وزير البحرية والمستعمرات الفرنسي ، من أن إحدى السفن التابعة لشركة P & O والتي ألفت بمخطافها بغاطس السويس بعدهم بخمس ساعات، عبرت القناة قبل المدمرة الفرنسية. ودافع عن موقف الشركة بالنسبة لمسألة التحيز ، بأنه منذ ١٤ عاماً على افتتاح قناة السويس للملاحة ، لم يثبت بالدليل القاطع أن الشركة قد حابت إحدى السفن على حساب الأخرى في المرور بالقناة وأن هذا الهياج والاحتجاج الذي نشأ في إنجلترا هو جزء من حملة موجهة ضد إدارة الشركة . والربان ريز يشاركون هذا التعصب . وعلى هذا فإن مديري شركة قناة السويس لا يشاركون الربان ريز رأيه في شكواه (١٤٩) .

ورد دى لسبس على الجدول الزمني الذي أورده ريز ، فأوضح أن شهر مارس أسوأ شهور السنة رداءة في الأحوال الجوية فقد هبت عواصف وسببت تأخير القوافل ، ودلل على قوله بأن أورد إحصائية أخرى توضح متوسط المدة الزمنية للعبور خلال أشهر أخرى خلف شهر مارس الذي يعتمد عليه ريز في تقريره ، وهذا الجدول كالآتي :

— المتوسط الزمني للعبور خلال شهر مارس ٧٠ ساعة و ١٠ دقائق .

Ibid.

(١٤٨)

Ibid.

(١٤٩)

— المتوسط الزمني للعبور خلال شهر ابريل ٥٤ ساعة و ١٨ دقيقة .

— المتوسط الزمني للعبور خلال شهر مايو ٤٢ ساعة و ١٨ دقيقة .

— المتوسط الزمني للعبور خلال شهر يونية ٣٩ ساعة و ١٨ دقيقة .

— المتوسط الزمني للعبور خلال شهر يوليو ٣٩ ساعة و ٤٢ دقيقة (١٥٠) .

أما بخصوص ما جاء بشكوى ريز عن المرشدين الذين وصفهم بالجهل والقصور وانعدام الخبرة ، فقد استعان دي لسبس برد جرانفيل على هذه النقطة في مجلس اللوردات بجلسة ١٧ يوليو ١٨٨٣ ، واعتبره خير رد على ريز ، فقد ذكر جرانفيل أن المرشدين ينقسمون الى فئتين : مرشدى بوغاز ومرشدى قناة ، وأن انخفاض عدد المرشدين الانجليز بالقناة لا يرجع الى أن شركة قناة السويس تعارض فى تعيين مرشدين انجليز حتى الآن ، وإنما يرجع السبب الى وجود عجز فى الربابنة الانجليز انفسهم ، لأن الأسطول التجارى البريطانى ضخم ويشكو هو نفسه من عجز فى الربابنة الانجليز ، وأما ادعاء ريز بالمرتبات الضخمة التى يتقاضاها ضباط وموظفو شركة قناة السويس ، فإن دي لسبس يذكره بالعمل الشاق الذى يقوم به موظفو التحركات ، فبعضهم يقوم بالعمل أربع وعشرين ساعة مستمرة ، وذكره أيضا بالمرتبات الضخمة التى يتقاضاها الموظفون الانجليز فى الحكومة المصرية والذين يعملون بالاسكندرية والقاهرة وبورسعيد ، والذين يعملون بالبنوك والبيوت التجارية ، فإن ريز

Reply of Lesseps to the report on the Working of (١٥٠)

The S.C. addressed to the admiralty by Captain Rice. Parl. Pap. Egypt 3 (1884) Inclosure 2 in No. 23 Cf. Bull. Decad. No. 430.

عندئذ سيدشعر بالخل من مهاجمته للمرتبات الضخمة لموظفى شركة
قناة السويس (١٥١) .

هذا وقد رغب دى لسبس فى أن تنشر آراؤه الخاصة بدحض
دعاوى الريان فى تقريره الذى نشر بدون علم الحكومة البريطانية
ولم يعترض الاعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة على قيام دى
لسبس بنشر آرائه ورده على الريان ريز (١٥٢) .

ما بعد فشل اتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ :

ورغم فشل الاتفاقية والتصويت ضدها فى مجلس العموم
البريطانى ، الا أننا نجد الهجوم يستمر فى المجلس - خلال الشهور
التالية - على الحكومة والشركة فى نفس الوقت . عندئذ وجد
جلادستون نفسه فى موقف صعب بعد فشل الاتفاقية واستمرار
الهجوم عليه ، فرأى أنه من المستحسن قيام شركة قناة السويس
بالاتصال والتفاوض مباشرة مع ملاك السفن البريطانية وأولئك الذين
لهم مصالح تجارية بالقناة للتفاهم معهم حول الاجراءات الكفيلة
بتحسين الخدمة فى مرفق قناة السويس بما يتفق ومصالحهم .

ولهذا طلب جرانفيل من الأعضاء الانجليز فى مجلس ادارة
شركة قناة السويس ، أن يؤكدوا ذلك الأمر لدى لسبس وبشدة ،
موضحين له أن حكومة انجلترا سوف تستخدم نفوذها مع ملاك
السفن ، والآخرين الذين ترتبط مصالحهم بالتجارة ، وذلك لعقد
مؤتمر لمناقشة المشاكل مع مجلس ادارة الشركة (١٥٣) .

British S.C.D. to Granville, Lond. Novem 11, 1883. (١٥١)

Parl. Pap. Egypt 3 (1884) No. 23.

Ibid. (١٥٢)

Granville to British S.C.D., F.O Augst 29, 1883, Parl. (١٥٣)

P. Op. Clt. No. 4.

وعلى هذا ليس صحيحا ما ذكره ولسون فى كتابه من أن دى لسبس ذهب

Wilson., Op. Clt. P. 75.

الى لندن من تلقاء نفسه انظر :

وبناء على تعليمات جرانفيل قام الأعضاء الانجليز بشركة قناة السويس بالتباحث مع دى لسبس يحثونه على الاتصال بملك السفن والمهتمين بالتجارة عبر قناة السويس ، وأعرب دى لسبس عن ايمانه ورغبته الصادقة فى أن يضع نفسه تحت تصرف هؤلاء ، ذلك أن من مصلحته أن يكون هناك حسن تفاهم ووفاق مع زبائنه الانجليز (١٥٤) .

ولقد هاجم اتحاد ملاك السفن التجارية (Association of Steam ship Owners) موقف الشركة ، وطلبوا من وزارة الخارجية البريطانية اتخاذ الخطوات اللازمة لارسال مفاوضين الى مصر Deputation للتفاوض مع الخديو فى حل مشاكلهم مع الشركة (١٥٥) .

ولم تحظ مصالح الشركات الملاحية بمساندة الحكومة البريطانية ، وخفضت الى مجرد مفاوضات مع الشركة على أساس أنها القوة الوحيدة التى سبق للشركات الملاحية أن شجبتها . وعلى هذا فشلت فى محاولاتها لتصبح القاضى والمتهم فى الوقت نفسه ، ولكنها نجحت فى احضار شركة قناة السويس لمائدة المفاوضات المباشرة ، بدلا من أن تكون هذه المفاوضات عن طريق الأعضاء الانجليز بمجلس ادارة الشركة . وطالب اتحاد الشركات الملاحية بالحق فى التصويت فى الجمعية العمومية لحملة الأسهم طبقا لنسبة عدد الأسهم التى تملكها الحكومة البريطانية (٤٤٪ من نسبة الأصوات) . وأن يكون نصف عدد المقاعد بمجلس ادارة الشركة على الأقل للانجليز وكذلك بالنسبة للموظفين بالشركة فى مصر . ومقعد للإدارة فى انجلترا مثلما هو فى فرنسا ، وتخفيض رسوم

The British S.C.D./Granville, Paris 4-9-1883.

(١٥٤)

Parl. Pap. 3 (1884) No. 6.

Westtray To Granville, Lond. (١٥٥) نكرتير عام اتحاد ملاك السفن

9-11-1883. Parl Pap. Egypt 3 (1884). No. 20.

المرور ، وقبول تحكيم القضاء الانجليزى عند نشوب أى خلاف بين ملاك السفن الانجليز والشركة (١٥٦) .

هذا فى الوقت الذى رغبت فيه شركة قناة السويس فى تحديد ارباح الأسهم التى تملكها الحكومة البريطانية الى ٥٪ اعتبارا من عام ١٨٩٤ ، وان تضمن لشركة القناة قرضا قدره ٨ ملايين جنيه استرلينى بفائدة قدرها ٣٪ من الحكومة البريطانية ، وعدم السماح بمزيد من الاعضاء الانجليز فى مجلس ادارة الشركة (١٥٧) .

وفى مطلع شهر نوفمبر ١٨٨٣ قام دى لسبس يرافقه ابنه « شارل دى لسبس » بزيارة لندن بناء على الدعوة الموجهة اليه لمفاوضة الحكومة البريطانية وأصحاب شركات الملاحة والتجارة البريطانية حول موقف الشركة مستقبلا (١٥٨) .

وبعد اجتماع دى لسبس مع جرانفيل زال سوء التفاهم ، ووجد دى لسبس الا سبيل أمامه سوى البحث عن تفاهم مع بريطانيا ، وعلى هذا دخل فى مفاوضات مع مجموعات ملاك السفن ، وكل من تهمهم الملاحة فى قناة السويس وذلك تحت اشراف تشمبرلين (١٥٩) .

واستمرت الاجتماعات بين دى لسبس والشركات الملاحية وملاك السفن ، فبلغت سبعة اجتماعات ، نذكر منها اجتماع يوم ٢١ نوفمبر فى نيوكاسل ودافع دى لسبس عن موقفه ، وذكر أن قناة السويس لا يجب أن تزداد الصبغة الانجليزية فيها وتتفوق على الصبغة الفرنسية ، ذلك أن عقد الأمتياز قد حدد « أن قناة السويس تستغل لمصلحة جميع الدول عن طريق شركة تجارية عالمية » ، وأن الاتحاد القائم بين ملاك السفن وشركة قناة السويس هو اتحاد من أجل السلام الذى يعود بالفائدة على كل الشعوب (١٦٠) .

Farnie. Op. Cit., P. 319.

(١٥٦)

The Times, 16. Nov. 1883.

(١٥٧)

Voisin Bey, Op. Cit., T. 3. P. 74.

(١٥٨)

Wilson, A., Op. Cit. PP. 75 — 6.

(١٥٩)

Bulleétin Décadaire, 2-12-1883. No. 430.

(١٦٠)

وغادر دى لسبس لندن الى باريس في ٢٤ نوفمبر ١٨٨٢ تاركا ابنه شارل في لندن لمواصلة اجتماعاته لوضع اللمسات الأخيرة في الاتفاقية ، وان كانت حدة الهجوم على دى لسبس والشركة قد خفت بعض الشيء بعد اجتماعاته العديدة مع أصحاب الشأن في لندن وخاصة وعده لهم بتخفيض رسوم المرور (١٦١) .

التوصل الى حل وسط ، اتفاقية ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ :

وهكذا بعد عدة اجتماعات تم التوصل الى حل وسط بين الشركة والمطالب المتعارضة لملاك السفن والشركات الملاحية . ظهر ذلك في المحضر الرسمي في ٣٠ نوفمبر في صالة شركة P & O البريطانية ، وتم ذلك أسفل صورة توماس واجهورن (١٦٢) .

ووقع على هذه الاتفاقية سبعة يمثلون الخطوط الملاحية التي تمثل نسبة ٤ ملايين طن تعبر القناة سنويا او بنسبة ٩١٪ من مجموع الحمولات البريطانية العابرة للقناة (١٦٣) . أهم بنود تلك الاتفاقية : تعيين سبعة أعضاء انجليز — من قبل ملاك السفن — بمجلس ادارة الشركة ، علاوة على الأعضاء الانجليز الثلاثة الذين عينوا من قبل (عام ١٨٧٦) . وشكلت لجنة استشارية في لندن ، تتكون من الأعضاء الانجليز بالشركة ، وأن تفتح الشركة لها مكتبا فرعيا بلندن حيث تدفع فيه رسوم المرور ، وزيادة تعيين موظفين يتقنون الانجليزية بالشركة وتخفيض نسبي لرسوم العبور . وقد وافق شارل دى لسبس على هذه النقاط ولكنه تحفظ بالنسبة لموضوع اعطاء الأسهم ، التي تملكها حكومة انجلترا في الشركة ، حق

Ibid.

(١٦١)

Farnie, Op. Cit. P. 320.

(١٦٢)

Ibid . والموقعون على الاتفاقية هم : توماس وزرلاند

(١٦٣)

عن شركة P & O ووليام ماكينون عن شركة الخطوط الملاحية للهند البريطانية وأندرسون عن خط الشرق وممثل الخطوط الملاحية لجلنشير . وقد نشرت صحيفة شركة القناة نص الاتفاقية (العدد رقم ٤٣١ في ١٢ ديسمبر ١٨٨٣) . وقد قام بترجمتها : هيد العزيز الشناوي ، وثائق ونصوص ص ص ٦٤٥ - ٦٤٨ .

التصويت فى اجتماع الجمعية العمومية للمساهمين ، ولم يوافق عليها من الناحية القانونية (١٦٤) . وتركت تلك المسألة بدون حسم (١٦٥) . وقد استبعدت الاتفاقية القرض الذى طلبته الشركة وبذلك رفع العبء عن كاهل دافعى الضرائب الانجليز من تحمل تكاليف « اعانة سياسية » - على حد قول فارنى - وبهذا يتم اجبار الشركة على ان تتجه الى الأسواق المالية للحصول على هذا المبلغ كذلك تجنبت الاتفاقية أى خرق أو انتهاك للامتياز أو للشركة المحتركة كما لم تشر الاتفاقية الى مسألة مد امتياز شركة قناة السويس ، علاوة أن الاتفاقية قد فشلت فى أن تضمن لمصر أى قسط من أرباح الشركة . وفوق كل هذا منحت الاتفاقية مقاعد فى مجلس إدارة الشركة لملاك السفن ، وعلى هذا انتقلت من مسألة المشاركة فى الأرباح الى المشاركة فى الإدارة . فالأعضاء الانجليز الثلاثة الذين تم انتخابهم بمجلس الإدارة ، قد أوهموا أو خشوا من خلق تكتلات منفصلة فى مجلس الإدارة ، كما خشوا من انتقاص مركزهم (١٦٦) .

وقد أعرب دى لسبس عن وجهة نظره فى انضمام الأعضاء الجدد الى مجلس إدارة الشركة بقوله : « أن وجود الأعضاء الجدد بالمجلس والذين يهتمون بزيادة إيرادات القناة بهدف التخفيض النسبى لرسوم المرور ، هو أمر غير كاف ، ويبدو لى أن المديرين الجدد من ملاك السفن المقيمين بلندن سيتعرفون بالتأكيد على وجهات نظر وسلوك الشركات ، وهذا سيجعلهم فى موقف يسمح لهم بتجنيب الشركة سوء الفهم لموقفها ، عندئذ لن تنهال الاتهامات على الشركة وذلك عندما يصبح ملاك السفن أعضاء فى مجلس إدارة الشركة ، فسيكون فى مقدورهم باستمرار تقديم كافة شكاوى وطلبات

(١٦٤) To Granville, Lond. رئيس اتحاد ملاك السفن Westray

Novem 11, 1883. Inclo. ni No. 24, Parl. P. Egypt No. 3 (1883).

Farnie, Op. Cit., P. 320.

(١٦٥)

Ibid. P. 321,

(١٦٦)

واقترحات ملاك السفن والهيئات التجارية الى شركة قناة السويس (١٦٧) .

ومنذ توقيع اتفاق ٣٠ نوفمبر ١٨٨٣ المسمى « بيرنامج لندن » ودى لسبس يحاول الا يضيفى عليه صفة الاتفاقية ، فلم تكن تلك الاتفاقية عقدا ، وانما فى طبيعتها اقرب ما تكون ببرنامج يضع التزامات محددة . ولم يثر اشكال ما بين الحكومة البريطانية والشركة ، فقد نفذت الشركة جميع طلبات الحكومة ، فأنشأت لها مكتبا فى لندن يخضع خضوعا تاما لاشراف وزارة الخارجية البريطانية ، وصارت الشركة فرعا من فروع الحكومة البريطانية بغض النظر عن جنسية موظفيها (١٦٨) .

موافقة وزارة الخارجية البريطانية على الاتفاقية :

وأرسل جرانفيل للأعضاء الانجليز فى الشركة يبارك اتفاقية ٣٠ نوفمبر ويرى أن بنودها ستعود بالفائدة العظيمة على السفن والتجارة البريطانية . وعلق على المادة الأولى من الاتفاقية الخاصة بتعيين لجنة A commission بغرض اسداء النصيح للشركة بالنسبة للتغييرات الضرورية الخاصة بتحسينات عبور السفن ، بأن رأى الحكومة البريطانية هو أن يعين فى هذه اللجنة رجال بحريون : لهم خبرة فى الملاحة بالقناة وبتوجيه من حكومة انجلترا . كذلك رأت الحكومة أن المديرين الرسميين والذين سيتم تعيينهم بمعرفة الحكومة يجب أن يكونوا أعضاء فى « لجنة لندن الاستشارية » . وأوضح جرانفيل فى رسالته أن حكومة جلالة الملكة التى تمتلك جزءا كبيرا من أسهم شركة قناة السويس ، لتعتبر أن الاتفاق الذى تم التوصل اليه انما يقدم الحل المرضي للخلافات التى نشبت بين شركة قناة السويس وعملائها وعلى هذا فلن تثار بعد ذلك مشاكل

Chamber of Shipping Lond. P.R.O., F.O. 423/38
Inclo. No. 49. dated July 21., 1904.
Hallberg. P. 277.

(١٦٧)

(١٦٨)

بخصوص النقطة التي سالتني الذكر ، وعلى هذا توافق الحكومة على هذه الاقتراحات حتى تضع نهاية للخلافات التي اثيرت ، وتؤكد على أهمية ومصلحة التجارة العالمية (١٦٩) .

وبذلك اخذت الاتفاقية طابعها الرسمي عند موافقة جرانفيل عليها في ١٥ يناير ١٨٨٤ (١٧٠) .

هذا ولم يكن للحكومة البريطانية أي دور في المفاوضات التي جرت بين دي لسبس والشركات الملاحية البريطانية بخصوص هذه الاتفاقية (١٧١) .

وكان هدف دي لسبس في مفاوضاته مع الشركات الملاحية وملاك السفن في إنجلترا هو اقناعهم بأن التوصل الى اتفاقية معهم سيكون بمثابة حماية لشركة قناة السويس في المستقبل من كل أخطار المنافسة (١٧٢) ، فكان دي لسبس يخشى مشروع ملاك السفن والشركات الملاحية الخاص بشق قناة ملاحية ثانية . واحتج ملاك السفن البريطانية لشمال إنجلترا ، لدى وزير خارجية بريطانيا بعدم استشارتهم بالنسبة لمقررات « برنامج لندن » ، وأعلنوا عن رغبتهم في ضرورة تواجدهم عند أي ترتيبات أو إجراءات تتم مع دي لسبس ، لأن سفنهم تمثل نسبة كبيرة في السفن التي تعبر قناة السويس (١٧٣) .

Granville to British S.C.D. CAB F.O. 37/12/3. (١٦٩)

January 15., 1884. P.R.O.

Voisin-Bey. Op. Cit. T. 3. P. 32. (١٧٠)

Pouncefout. J. to Welford. F.O. Dec 18. 1883. Parl. (١٧١)

Pap. Egypt 3 (1884) No. 26.

British S.C.D. to Granville P.R.O., F. Decen 6., 1883. F.O./78/2323. (١٧٢)

Welford to Granville, Newcastle. Dec 3. 1883. Parl. (١٧٣)

Pap. Egypt 3 (1884) No. 25.

وكذلك اعترضت بعض الغرف التجارية ببريطانيا ، والتي لم تشارك فى الاتفاقية المبرمة بين شارل دى لسبس وملاك السفن لأنهم اعتبروا هذه الاتفاقية مؤقتة وتحتاج الى اضافات قبل أن تكون مقبولة من الوجهة القومية (١٧٤) .

كما هاجم التجار الاتفاقية ورأوا فيها : « اتفاقية لملاك السفن » وكذلك هاجمها أعضاء حزب المحافظين على أساس أنها تضحية بالمصالح القومية (١٧٥) .

الا ان حزب الأحرار لم يهاجم الاتفاقية ، لأن حكومة جلادستون هى التى أيدت وباركت المفاوضات . وقد توقف المحافظون عن هجومهم العنيف على الاتفاقية ، ذلك أن بنودها قد برهنت أن زعيمهم (دزيريل) لم يحصل على نصيب فى ادارة شركة قناة السويس ، على الرغم من المبلغ الضخم (٤ ملايين جنيه) الذى دفعته الحكومة من أموال الشعب (دافعى الضرائب) ، والنتيجة أنه فى الوقت الذى لم يصدق البرلمان على « اتفاقية السلام » : (Treaty of Peace) المعقودة بين انجلترا ودى لسبس ، فإن التأكيدات لم تتركز على التخفيضات التى ترتبت على بنود الاتفاقية المرفوضة (١٠ يوليو ١٨٨٣) ، وأن المحصلة النهائية لاتفاقية ١٠ يوليو ١٨٨٣ ، هو أن انجلترا ركزت جهودها على دورها الثانوى فى ادارة شركة قناة السويس دون الحصول على مزايا أخرى تعوضها فى هذه الاتفاقية . وكان واضحا للحكومة البريطانية كما هو واضح لدى لسبس ضرورة ايجاد توافق للخلافات . وهكذا وافق حزب المحافظين فى عام ١٨٧٦ على تمثيل ثلاثة أعضاء انجليز فى مجلس ادارة الشركة البالغ عددهم ٢٤ عضوا ، بينما نجد حزب

Murray to Granville, Lond., January 18/1884. Parl. (١٧٤)

P., Egypt 3 (1884) No. 33.

Franke, Op. Cit., P. 321.

(١٧٥)

الأحرار في عام ١٨٨٤ يبدى رضاه عن تمثيل عشرة أعضاء انجليز في مجلس ادارة الشركة البالغ عددهم ٣٢ عضوا (١٧٦) .

ولقد وضعت هذه الاتفاقية مسألة تطوير قناة السويس تحت الاشراف الدقيق موضع التنفيذ، بالاضافة الى مراقبة سياسة الشركة بصفة عامة ، وأنهت ازمات عام ١٨٨٣ عندما أصبح الممر المائى مركزا للتنافس القومى بين انجلترا وفرنسا على صصفحات جرائد البلدين وفي النشرات واليوميات والدوريات وفي الاجتماعات العامة والمناقشات التى جرت فى برلمان البلدين . فلقد ظهر خلال عام ١٨٨٣ اثنان وثمانون مطبوعا مستقلا عن مسألة قناة السويس ، فى مقابل ٣١ كتابا ظهرت عن قناة السويس ابان عام ١٨٨٢ وفى عام ١٨٨٤ ظهر ٤١ كتابا عن قناة السويس (١٧٧) .

وكذلك اثارت هذه الاتفاقية الراى العام فى بريطانيا ، فقد تردد انها تنازل من جانب بريطانيا لصالح دى لسبس لكسب الراى العام فى انجلترا ، وأن مثل هذا الخضوع من لندن لرجل فرنسا ربما كانت ستؤدى الى هزيمة حكومة جالديستون على يد واحد مثل دزيريلى ، أن سيكون فى مركز يستطيع فيه استغلال هذا الخطأ الذى ارتكبته الحكومة (١٧٨) .

كما تعرضت الاتفاقية للنقد أيضا فى مصر ، ويتضح ذلك من مذكرة الاحتجاج المؤرخة فى ٣ ديسمبر ١٨٨٣ . كما هاجمتها

Crabites, Pierr, The spoliation of Suez, PP. 206 — 3. (١٧٦)

Roux-ch, L'Isthme et Le Canal de Suez, Op. Cit. T. 2. (١٧٧)

PP. 517 — 24, Cf. Farine, Op. Cit., P. 321.

أورد شارل رو ثبنا بالمراجع والبحوث التى ظهرت فى العالم عن قناة السويس فى كتابه المذكور اعتبار من عام ١٨٦٦ وحتى عام ١٩٠١ . راجع الكتاب المذكور من ص ٤٦٦ الى ص ٥٣٥ .

Crabites., Op. Cit. P. 206.

(١٧٨)

صحافة لندن التي رأت فيها غبنا للحكومة البريطانية لأنها لم تعطيها نفوذا مساويا لحملة الأسهم . وهاجمت احتكار الشركة من أجل تخفيض رسوم المرور (١٧٩) .

موقف دي لسبس وفرنسا من اتفاقية نوفمبر ١٨٨٣ :

أرسلت الحكومة البريطانية موافقتها على برنامج لندن الى مجلس ادارة الشركة ، حيث دعاهم رئيس مجلس الادارة الى التصديق على دعوة الجمعية العمومية للمساهمين لعقد جلسة غير عادية . وخلال مناقشات دي لسبس مع الاعضاء الانجليز بمجلس الادارة - طلب منهم ، اذا كان ذلك ممكنا ، ارسال خطاب جوليان بونسيفوت المؤرخ في ٣٠ أكتوبر ١٨٨٣ (١٧٠) . (الموجه الى اتحاد ملاك السفن بصفة رسمية اليه) لأن ما جاء فيه من بنود سوف يسهل الموافقة على اتفاقية ٣٠ نوفمبر بمعرفة المجلس . وكان لتحويل هذا الخطاب اثره الممتاز على أعضاء المجلس ، حيث وافقوا على دعوة الجمعية العمومية لحملة الأسهم في جلسة طارئة تعقد يوم ١٢ مارس ، على أن يعقد مجلس الادارة جلسته في ١٠ مارس لتحديد كيفية عرض الاتفاقية على المجلس . ورأى شارل دي لسبس عرض الاتفاقية على المساهمين على النحو التالي :

« ان الشركة لها احتكار ، وعلى هذا الأساس فهي لا تخشى المنافسة ، وعليها واجب تجاه تجارة العالم ، يفرض عليها تفسيراً لبراليا لحقوقها . ففي الوقت الذي تمارس فيه امتيازاتنا ، فإن عليها أن تعطي أقصى ما يمكن من التسهيلات للتجارة ، وتحديد الأرباح التي يخولها لهم امتيازهم . وكان ذلك هو أساس المناقشة مع ملاك السفن والمصالح المتبادلة وسيجد المساهمون مزاياهم في اعطائهم القناعة لعمالهم عندما يصـددقون على البنود المقترحة » (١٨١) .

Farine, Op. Cit., P. 321.

(١٧٩)

Parl. P Egypt. 3 (1884) No. 18.

(١٨٠)

British S.C.D. to Granville, No. 30 dated Feb.

(١٨١)

5. 1884 in P.R.O., F.O 423/16.

وقد سأل أحد المديرين عما اذا كانت الاتفاقية لها طبيعة العقد الذي يربط الشركة ؟ وماذا يحدث لو شرع فى انشاء قناة ثانية منافسة ؟ ورد دى لسبس بأنه فى هذه الحالة سيكون من حق الشركة التراجع عن الخطوات التى اتخذها وتعود الى فرض رسوم مرتفعة (١٨٢) .

وعبر دى لسبس عن ثقته الكاملة فى الحصول على موافقة الجمعية العمومية للمساهمين على الاتفاقية الا أنه رأى فى نفس الوقت التأثير المحتمل الذى سينتج عنها فى انجلترا وفرنسا ، عندما تثار المناقشات فى البرلمان فى الفترة السابقة على ١٢ مارس . ولقد ارتاح دى لسبس للخطابات الودية التى أرسلتها الحكومة البريطانية اليه ، والتى سينظر اليها المساهمون بعين الرضا ، وحذر الاعضاء الانجليز من أن أى عبارة قد تصدر من ممثلى الحكومة البريطانية بالمجلس ابا ن المناقشات ، أو عند الاجابة على الاسئلة سوف تضعف من تأثير هذه الخطابات ، وهنا يخشى دى لسبس أن يؤثر ذلك بالتالى فى الجمعية العمومية للمساهمين ثم بعد ذلك على التصديق على الاتفاقية (١٨٣) .

هذا وقد استقبلت فرنسا اخبار الاتفاقية بذهول عام ، لأن الحكومة البريطانية قد أعادت تأكيد حقوق الشركة ، ونظر اليها الفرنسيون على أساس أنها كافية ، وكذلك الحكومة الفرنسية . وبمجرد وصول انباء الاتفاق الى باريس فى أول ديسمبر ١٨٨٣ ، انخفضت قيمة أسهم قناة السويس بنسبة تعادل ١٤ ٪ (١٨ ديسمبر ١٨٨٣) عن مستواها ، فى ١٥ نوفمبر من نفس العام ، وأتهم دى لسبس هذه المناورات بأنها محاولة لتخريب مصالح حملة الأسهم (١٨٤) .

وقد صرح دى لسبس فى مدينة ابيفيل Abbé Ville
— فى ٢٣ ديسمبر ١٨٨٣ — مؤكداً أن القناة لا يمكن أبداً أن تكف

Ibid.

(١٨٢)

Ibid.

(١٨٣)

Farnie, Op. Cit. P. 322.

(١٨٤)

عن كونها فرنسية ، سواء خلال حياته أو خلال حياة ابنه (١٨٥) .
فقد ذهب البعض في تفسيرهم لعقد الامتياز الممنوح لدى لسبس
أن المزايا الممنوحة له تنتهى بموته (١٨٦) .

وقد أصبح حملة الأسهم مهددين ، أكثر من أى وقت مضى ،
نتيجة لاقتراح تحديد فوائد الأسهم (بند ٨ من الاتفاقية) لأن
حقوقهم تنتهى فى عام ١٨٩٤ . وأنشأوا فى ٢٨ يناير ١٨٨٤ بمكتب
شركة قناة السويس ، « اتحاد ممثلى حملة الأسهم » ، الذى تكون
قانونيا فى ٤ فبراير وضم أربعة من مديرى الشركة . كما تكونت
جماعة من حملة الأسهم الثائرين أطلقت على نفسها اسم : « لجنة
الدفاع عن قناة السويس » فى ٢٥ فبراير لمعارضة أى تخفيض فى
رسوم المرور بالقناة . وقد ابتكرت تلك اللجنة مشروعا يقضى بأن
تقوم انجلترا باستئجار القناة فى مقابل أن تدفع ٨ فرنكات رسما
لحملة الأسهم عن كل سهم (١٨٧) . ولكن فى ٢٧ مارس ١٨٨٤
انضمت لجنة الدفاع عن قناة السويس الى اتحاد حملة أسهم قناة
السويس من أجل الموافقة على الاتفاقية ومساندة دى لسبس (١٨٨) .

وعقدت الجمعية العمومية لحملة الأسهم جلستها الطارئة فى
١٢ مارس ١٨٨٤ ، وحضرها ٤٣٣ عضوا منهم ١٣٠ عضوا من
صغار حملة الأسهم الذين لا يملكون حق التصويت ، وجميعهم
يمثلون ٢٤٢٤.٩ أسهم . وهو عدد كبير لم يسبق له أن تكامل بهذه
الصورة فى أى اجتماع من قبل منذ « ثورة حملة الأسهم » فى عام
١٨٧٢ (١٨٩) . فى هذه الجلسة شرح دى لسبس فى خطابه المسهب،

The Times, 24-12-1883.

(١٨٥)

Bulletin Décadaire, 12-3-1883. No. 440 Rapport de
De Lesseps.

(١٨٦)

Ibid. P. 323.

(١٨٧)

Farnie, Op. Cit. P. 322.

(١٨٨)

(١٨٩) السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة

السويس ص ص ١٦٣ - ١٦٤ . (وهى فترة الازمة المالية التى واكبت السنوات
الاولى لافتتاح قناة السويس) .

للمساهمين موضحا أن الاتفاقية الموقعة في لندن كانت مجرد محضر
رسمي بسيط ، يضع برنامجا وهي ليست عقدا ، كما تخليها البعض
خطأ (١٩٠) . ودافع دي لسبس عن مسألة تخفيض رسوم المرور
المقترحة بالاتفاقية ، بحجة أن هذه السياسة ستشجع ازدياد حركة
الملاحة بالقناة ، وقد تجذب ، على وجه الخصوص ، البضاعة التي
مازالت في أسواق آسيا ولم تجد طريقها بعد للنقل ، نظرا لارتفاع
نولون النقل (١٩١) .

وتطلع دي لسبس لتخفيض رسوم المرور ١٠ فرنكات للطن
إلى ٥ فرنكات ، في مقابل تمتع شركة قناة السويس بكل فوائد حركة
الملاحة التي ستزداد في القناة نتيجة تخفيض الرسوم (١٩٢) .

وخلال مناقشات حملة الأسهم في الجمعية العمومية ، احتجت
السيدات وحملة أسهم عام ١٨٥٨ ، على التضحية بآمالهم من أجل
إنانية الانجليز ، وهاجموا الاتفاقية على أساس أنها عقد من جانب
واحد ، ومحاولة لتحويل حملة الأسهم الفرنسيين « خارج بيتهم
الخاص بهم » . ووصفوا الانجليز بأنهم مثل « المتسول الذي لا يقنع
بالصدقات وإنما يطالب باتفاقية مكتوبة تمنحه حق الصدقات كل
يوم » (١٩٣) .

وبعد أربع ساعات ونصف من مناقشة التقرير تمت الموافقة
عليه من خلال نفوذ دي لسبس الشخصي على المجلس . وكانت
نتيجة التصويت ٨٤٣ صوتا ضد ٧٦١ صوتا . وكما هو واضح
بأغلبية ضئيلة جدا في تاريخ شركة قناة السويس (١٩٤) .

Bulletin Décadaire., Op. Cit. No. 440. P. 562. (١٩٠)

Ibid. (١٩١)

Ibid. (١٩٢)

Farnie, Op. Cit. P. 322. (١٩٣)

Bulletin Décadaire, Op. Cit. P. 563, Cf. Farnie. (١٩٤)

Op. Cit. P. 323., Wilson, P. 78.

وفي البرلمان البريطاني سأل درمندولف جرانفيل عن موضوع موافقة الجمعية العمومية لحملة الأسهم في جلستها يوم ١٢ مارس على زيادة عدد الأعضاء الانجليز في مجلس إدارة الشركة الى ١٠ أعضاء ، وموقف الحكومة اذا رفضت هذه النقطة ، هل تعتبر بقية الاتفاقية نافذة ؟ ورد تشيلدرز - وزير الخزانة - على ذلك بأنه قد تمت اتصالات مع الأعضاء الانجليز بإدارة الشركة ، وأخبروه بأن تقرير دي لسبس في الجمعية العمومية للمساهمين بجلسة ١٢ مارس قد تمت الموافقة عليه ، وفيه البند الخاص بزيادة عدد الاعضاء الانجليز ، وأنه يستلزم لتعديل النص الخاص بهذه المادة في قانون الشركة التصويت عليها منفصلة - واستفسر درمندولف عما اذا كان هؤلاء الأعضاء الانجليز الجدد في مجلس إدارة الشركة ، سيكون من حقهم التصويت في المجلس ، أم أنهم سيكونون مجرد مساهمين ؟ وهل في مقدور الثلث أن يتصدى في التصويت لثلثي المجلس لاقرار أى موضوع ؟ ولم يستطع تشيلدرز الرد على هذه النقطة ، ولكنه ذكر أنه يعتقد عند التصويت أنه من الضروري موافقة ثلثي المجلس ، ولكن ذلك لم يرد في الاتفاقية . وأعاد درمندولف استفساره حول أحقيتهم في التصويت واضطر تشيلدرز الى أن يعترف بأن هؤلاء المديرين السبعة الجدد ليست لهم سلطة التصويت (١٩٥) .

لذلك تم عقد اجتماع آخر للجمعية العمومية لحملة الأسهم بعد عشرة أسابيع (٢٩ مايو ١٨٨٤) وحضرها ٥٩٣ مساهما يمثلون ٢٧٩٨٠٥ أسهم (١٩٦) تمثل ٧٠٪ من حملة الأسهم . وتدفقت أعداد كبيرة من مؤيدي دي لسبس في الصالة لاعتراض المنشقين والمعاكسين ، ونفذت قرارات المجلس بأغلبية ساحقة وسط تصفيق حاد . وتمت الموافقة على زيادة عدد أعضاء مجلس إدارة الشركة من ٢٤ عضوا الى ٢٢ عضوا بنسبة ٢٦٠٨ أصوات في الجمعية

Hansard Mars 17, 1884. PP. 19 — 21. Vol. 286, (١٩٥)
3 Rd. Série.

Bullétin Décadaire, June 2, 1884., No. 448. P. 633. (١٩٦)

العمومية ضد ٥٠٦ أصوات أى بنسبة ٨٢٪ من ٣١٦٧ صوتا من الحاضرين أى بـ ٥٠٠ صوت زيادة عن ثلثي أغلبية الأصوات الضرورية المطلوبة . وقد تم اختيار أول رجل صناعة فى مجلس الإدارة وهو أول من أنتج « الكسب » بمرسيليا ، وهى الشركة التى تنتج علف الماشية من بذر القطن . وكانت هذه النسبة العظيمة من الأصوات نصرا لدى لسبس فى قمة عمله ، وعلامة واضحة على مدى سلطات رئيس الشركة التى تفوق (على حد وصف فارنى Farnie) قوة المتحصدت والزعيم فى مجلس العموم البريطانى (١٩٧) .

وكانت أيضا نصرا لتنظيم العديد من حملة الاسهم ودليلا على أن مؤيدى دى لسبس كانوا مساهمين من نوع خاص لا تحكمهم مصالحهم بل يفضلون أن يخسروا مع دى لسبس بدلا من أن يكسبوا بدونهم (١٩٨) .

هذا وقد حبذ وادنجتون ، مسألة حث الحكومة البريطانية على التصديق على الاتفاقية المبرمة بين شركة قناة السويس وملاك السفن الانجليز ، وكان يعتقد بوجود مشاكل خطيرة حول هذه النقطة (١٩٩) .

وعلى أية حال فقد افتتح مكتب الشركة بلندن فى ٢٩ أغسطس ١٨٨٤ برئاسة هنرى شيفاسوس Henri Chevassus والذي ظل مسئولا عن رئاسة هذا المكتب طيلة السنوات الثلاثين التالية لافتتاحه ، وفى نفس يوم الافتتاح خول لروتشيلد وأولاده بلندن باستلام رسوم المرور بالقناة . واعتبارا من عام ١٨٨٤ حصل الأعضاء الانجليز الثلاثة بمجلس الإدارة على النشرات المنتظمة الخاصة بإيرادات حركة الملاحة بالقناة عن طريق وزارة التجارة .

Farine. Op. Cit. P. 323.

(١٩٧)

Ibid

(١٩٨)

Waddington à Jules Ferry. Lond 20 May 1884. D.D.F.

(١٩٩)

T.V. No. 274.

أما الأعضاء السبعة الجدد بمجلس إدارة الشركة فكانوا من ملاك السفن والتجار ، وكانت تعوزهم اللغة الفرنسية وحصلوا على مقاعدهم ببافيس لأول مرة اعتباراً من ٢ سبتمبر ١٨٨٤ بمجلس إدارة الشركة ، وبذلك تحولوا إلى هيئة انجليزية فرنسية (٢٠٠) .

جهود دي لسبس لد نشاط شركة قناة السويس في أماكن أخرى من العالم :

وكان لخضوع شركة قناة السويس للنفوذ البريطاني - بعد الاحتلال - أثره البالغ على دي لسبس ، فقد توقف عن زيارته لمصر ، ووجه اهتمامه نحو مشروعات أخرى مثل : البحر الداخلي الأفريقي وقناة كرا Krah Canal (٢٠١) . وقناة كورنث وقناة بنما . وكانت كل هذه المشاريع تعمل لغير مصلحة إنجلترا وذلك في محاولة لبسط النفوذ الفرنسي في أماكن أخرى من العالم من جهة وضرب النفوذ البريطاني من جهة أخرى . ولكن دي لسبس لم يكن باستطاعته تحقيق أي من تلك المشاريع بنجاح ما لم يحصل على أكبر قدر من الربح من شركة قناة السويس (٢٠٢) .

وقد حفلت هذه الفترة بالعديد من المؤلفات التي تدور حول مشاريع شق قنوات ملاحية أخرى وذلك في أعقاب ثبوت نجاح قناة السويس . فالف أحد الكتاب ويدعى « مكسيم هيلين » Maxime Helene كتاباً بعنوان « الطرق الجديدة في العالم » يدور حول قناة السويس وقناة بنما والطرق التي تخترق جبال الألب والنفق الذي سيربط فرنسا بإنجلترا عبر بحر المانش ومشروع البحر الداخلي الأفريقي ، كما تناول مشاريع شق مضيق كورنث ومضيق ملقا وبنق سانت جوثار (٢٠٣) .

Farnie, Op. Cit. P. 324.

(٢٠٠)

(٢٠١) وتقع في سيام والايو والتي سنتناول دراستها في الصفحات

التالية .

Farnie, P. 303.

(٢٠٢)

Bulletin Décadaire, No. 39. Jan. 2, 1883.

(٢٠٣)

كما وجد دى لسبس أيضا تشجيعا من جانب « بعض النقابات العمالية البريطانية » التى حثته على مواصلة جهده لالاهتمام بالطرق الملاحية فى العالم والتى سيتم عن طريقها التعارف والتآخى بين الشعوب ، وعندئذ لن يحدث صراع بينها • وهاجمت تلك النقابات أولئك الذين يعارضون فكرة شق نفق عبر بحر المانش بحجة أنه سيكون أداة للغزو والعدوان ولكنهم رأوا عكس ذلك ، فهذا النفق سيربط بين الأمتين بشكل عملى ، وسيصبح هذا العمل المشترك أعظم انتصار للسلام العالمى فى نظرهم (٢٠٤) •

أضف الى ذلك أن نجاح شركة قناة السويس قد شجع على تخطيط مشاريع جديدة لحوالى ٢٥ أو يزيد من القنوات الملاحية فى العالم • وكانت قناة السويس ، فى كل الأحوال ، نموذجا رائعا ومثالا ألهم قريحة كل من فكر فى هذه المشاريع ، وكانت تحدوهم الآمال فى تكرار هذا الحدث أيضا فى قناة باناما (٢٠٥) •

وسنقوم هنا بدراسة لثلاثة فقط من هذه المشاريع التى شارك فيها دى لسبس وكان آخرها مشروع قناة بنما الذى قضى على البقية الباقية لنفوذ آل دى لسبس وشركة قناة السويس •

أولا : مشروع البحر الداخلى الأفريقى :

La Mer Intérieure Africaine

سعى دى لسبس عقب الاحتلال البريطانى لمصر الى مشاريع ترسخ النفوذ الفرنسى فى مناطق أخرى من العالم ، ووجد فى القارة الأفريقية متسعا لنشاطه فى المنطقة الواقعة جنوب تونس والجزائر ، من ذلك المشروع الذى سيخلق بحيرة صناعية هائلة تفتح الطريق لتوغل النفوذ الفرنسى فى شمال ووسط القارة الأفريقية وسيسيطر على تجارة المنطقة •

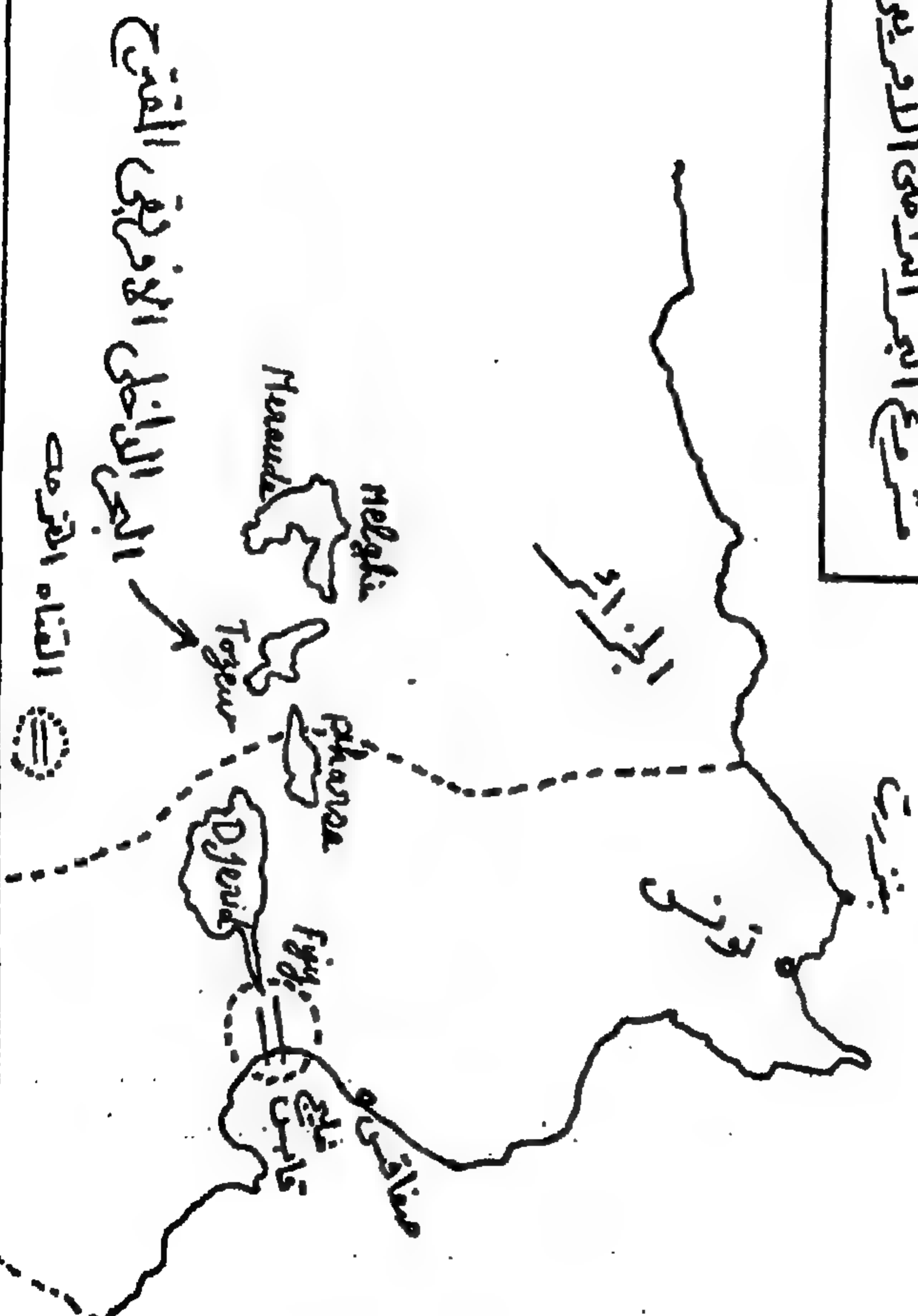
(٢٠٤) ولقد تحقق هذا النفق وافتتح فى ٦ مايو ١٩٩٤ بعد ٧ سنوات

من العمل Ibid. No. 394, Decem. 2, 1882.

Farnie., Op. Cit., PP. 412 — 3.

(٢٠٥)

مشروع البحر الداخلي الأفريقي



وستشق هذه القناة في خليج قابس بتونس في المنطقة الواقعة غرب هذا الخليج حيث تنخفض ١٤ مترا عن سطح البحر . وتنتشر في هذه المنطقة مستنقعات ومناطق ضحلة ، وهي تقع جنوب الحدود التونسية والجزائرية .

وكان الريان الفرنسي رودير هو صاحب فكرة شق هذه القناة ، وزار المنطقة في أوائل مارس ١٨٨٣ بناء على طلب من دي لسبس ، لعمل مجسات ودراسات للمنطقة وصحبه فريق من الفنيين للدراسة العلمية النهائية للمشروع (٢٠٦) .

وقد مهد الأمير عبد القادر الجزائري الطريق لدى لسبس ، عندما وجه خطابا الى الزعماء الدينيين والعسكريين للمديريات التونسية والجزائرية التي ستقوم اللجنة بزيارتها ، يدعوهم فيه الى مساندة الشركة واللجنة الفرنسية التي ستقوم بزيارة الأراضي الواقعة في المنطقة لدراسة شق قناة عبر برزخ قابس ، وطلب منهم اظهار حسن النية واستقبالهم استقبالا حسنا ، وابداء كرم الضيافة لهذه اللجنة وتسهيل عملها وتشجيعها وتقديم المساعدة الفعلية لها . وطلب اليهم عدم الالتفات الى أولئك الذين يتخيلون خطأ أن عملية شق قناة عبر برزخ قابس ستضر بالبلاد والسكان ، وأنه اذا ما قدر لهذه القناة أن تشق بنجاح في برزخ قابس مثاما حدث في برزخ السويس ستجنى البلاد ثمارها مثلما جنت البشرية ثمار قناة السويس .

وطلب منهم نبذ البغض والتعصب ، واذا احتاجت الشركة الى حقل أو منزل أو حديقة فأنها سوف تدفع ثمنها مرتفعا أكثر من قيمتها المقدرة لها ، وستقوم هذه الشركة باستغلال مبالغ ضخمة في هذا المشروع الذي سيغود على البلاد بالخير (٢٠٧) .

Bullétin Décadaire, No. 400, Mar 12, 1883.

(٢٠٦)

(٢٠٧) راجع نص الخطاب باللغة الفرنسية في :

Bullétin Décadaire, No. 403, Mar 2., 1883.

وغادر دى لسبس باربس فى ١١ مارس ١٨٨٣ ، ترافقه لجنة من المقاولين الى تونس والجزائر لدراسة تكاليف وجدوى المشروع فى هذه المنطقة التى سيتدفق عبرها مياه البحر المتوسط لتكون أضخم بحيرة داخلية أفريقية . ووصل دى لسبس واللجنة المرافقة له الى منطقة توزير Tozeur فى ٢٣ مارس حيث رحب به الأهالى ومكث فى المنطقة حتى ١٠ أبريل وهناك استقبل دى لسبس مشايخ وزعماء المنطقة والقى فيهم خطابا عن أهمية شق القناة المقترحة لاقتصاديات المنطقة (٢٠٨) .

وأبدت الصحافة والرأى العام الفرنسى اهتمامها البالغ بهذا المشروع ، ورأت فيه ازدهارا وتوسعا للنفوذ الفرنسى فى القارة الأفريقية (٢٠٩) .

ودلت الدراسات أن المزايا التى ستعود من وراء شق هذه القناة هي :

١ - تلطيف المناخ الصحراوى لهذه المنطقة نتيجة وجود مسطحات مائية شاسعة ، وسيؤدى ذلك الى ازدياد عمليات البخر وهطول الأمطار فى المنطقة نتيجة وجود مسطحات مائية شاسعة ، ومرتفعات تحيط بالمنطقة مما سيؤدى الى ازدياد خصوبة الأراضى الزراعية .

٢ - قيام صناعة الصيد والملح . وستلقى الصناعة الأخيرة رواجاً عظيماً فى أسواق أفريقيا حيث يبلغ سعر كيلو جرام الملح ١٥٠ فرنكا .

٣ - وسيؤدى تدفق المياه الى قيام ملاحية بحرية وتشجيع استقرار عدد كبير من السكان حول شواطئ هذه البحيرات .

Ibid. No. 407., April 12, 1883.

(٢٠٨)

Ibid. No. 404., 12 Mars. 1883.

(٢٠٩)

٤ - بإنشاء موانئ في هذه المنطقة تصبح مرافئ ممتازة للقوافل التجارية الضخمة السودانية القادمة من وسط القارة الافريقية لانها ستجدها موانئ أكثر قربا من الموانئ المراكشية ، وتستقبل هذه الموانئ عندئذ المنتجات الافريقية مثل : البلح والمطاط والجلود والنعام .. الخ .

٥ - ستشكل هذه البحيرات حدودا طبيعية ممتازة لكل من تونس والجزائر في الجنوب ، وعندئذ يصبح من الصعب على البدو شن غارات داخل البلاد وجنوبها وستزيد هذه البحيرات آخر الأمر من رخاء وتقاسم تونس والجزائر (٢١٠) .

٦ - ويمكن زراعة ملايين من أشجار النخيل على شواطئ هذه البحيرة الافريقية الداخلية . وقد أعطى دى لسبس مثلا لذلك بتلك الاشجار الهائلة التي تحيط ببحيرة المنزلة في مصر (٢١١) .

وقد اهتمت الحكومة الفرنسية بهذا المشروع ، فنجد فريستيه - وزير خارجية فرنسا - يرفع تقريراً الى رئيس الجمهورية الفرنسية في ٢٧ أبريل ١٨٨٢ عن مشروع البحر الداخلي الافريقي اوضح فيه اهتمام الرأي العام الفرنسي بهذا المشروع الذي سيخلق بحيرة واسعة تزيد مساحتها ٧٠ مرة عن مساحة بحيرة حنيف ، وستمتد مياه هذه القناة غرب خليج قابس لمسافة ٢٤٠ كيلومتر ، وسيتم انشاء هذا الحوض عن طريق شق القناة التي ستحمل مياه البحر الى منطقة المستنقعات . واكد فريستيه في تقريره لرئيس الجمهورية الفرنسية النقاط الآتية :

(١) الأهمية السياسية للقناة المقترحة وكذلك البحيرة الواسعة التي ستنشأ عن هذه القناة والتي ستمثل حاجزا طبيعيا ضد غزوات البربر .

(ب) أن هذه البحيرة الداخلية ستكون بمثابة ملجأ للأسطول
الفرنسي التجاري والحربي على السواء وذلك ضد أى طارئ أو
أخطار يتعرض لها (٢١٢) .

(ج) وأكدت وزارة الخارجية الفرنسية أن شق هذه القناة
وإنشاء هذه البحيرة سيؤدي إلى نمو النفوذ الفرنسي وتدعيم
النفوذ العسكري والبحري في هذه المنطقة ، بعد افتتاح الطريق
البحري الجديد للتجارة والصناعة ولأمن الجزائر (٢١٣) .

واقترح فريستيه تشكيل لجنة كبيرة لدراسة هذا المشروع
بعناية من كافة جوانبه ، وطلب أن تضم هذه اللجنة ممثلين عن كافة
الوزارات : الخارجية والحربية والبحرية والتجارة والزراعة ومن
العلماء وأعضاء الحكومة الجزائرية (٢١٤) .

هذا وقد أكد دي لسبس في حديثه في السربون عقب
عودته من رحلة لتونس والجزائر - على أهمية هذه القناة المقترحة
والتي ستخلق بحيرة أفريقية داخلية كبيرة تقع على الحدود الجنوبية
لتونس والجزائر وتمثل حاجزا طبيعيا ضد أى غزو خارجي .
وأوضح دي لسبس أن الباب العالي لا يعرف كيف يستغل موارده ،
ونوه بدور فرنسا المساند لبאי تونس ، وفضل الأسطول البحري
الفرنسي في هذا المجال ودور فرنسا الحضاري في المنطقة (٢١٥) .

وقد نادى البعض (٢١٦) بإطلاق اسم فرديناند دي لسبس على
خليج قابس واسم الريان روبر على الميناء الجديدة (٢١٧) .

(٢١٢) راجع نص تقرير فريستيه إلى رئيس الجمهورية في صحيفة
شركة قناة السويس رقم ٣٧٣ بتاريخ ٢ مايو ١٨٨٢ ص ٦٣ - ٦٥ .

Bulletin Décadaire, No. 408, 22 April 1883. (٢١٣)

Ibid. No. 373, 2 May 1883. (٢١٤)

Bulletin Décadaire, No. 408, 22 April 1883. (٢١٥)

Allegro الجنرال الفرنسي الجيرو (٢١٦)

Bulletin Décadaire, No. 405, 2 April 1883. (٢١٧)

وعلى أية حال لم يتحقق هذا المشروع — على ما يبدو — ربما لأن التكاليف باهظة أو لأسباب هندسية ، ولم يسمع عنه بعد ذلك وكان يمثل جانبا من جهود دي لسبس وشركة قناة السويس لبسط النفوذ الفرنسى فى وسط القارة الأفريقية وشمالها .

ثانيا : قناة كرا فى جنوب شرقى آسيا :

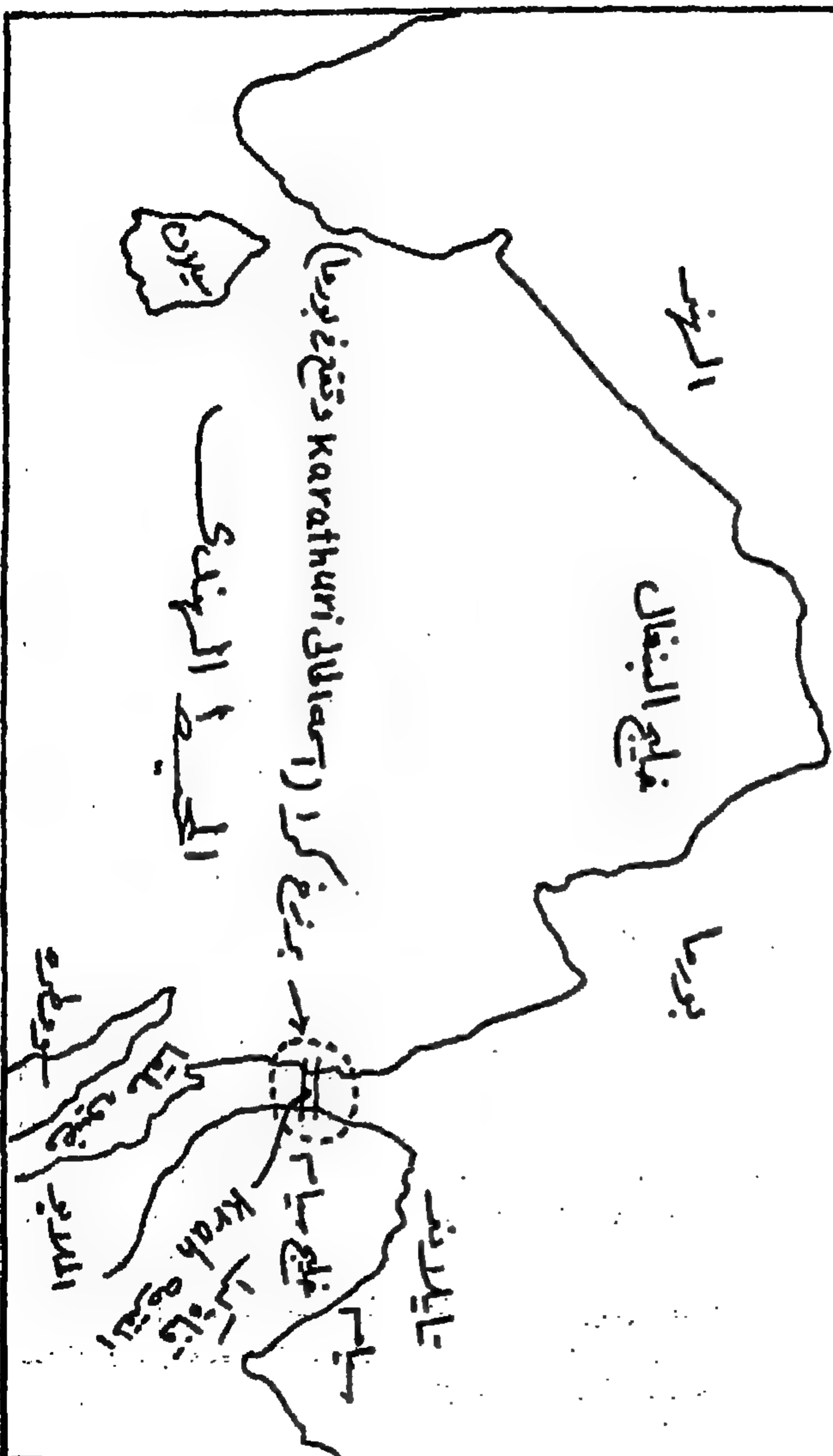
وكذلك امتد نشاط دي لسبس جنوب منطقة شرقى آسيا ، فقد وجد مهندسو دي لسبس فى شبه جزيرة الملايو منطقة مناسبة فى برزخ كرا (Krah) (٢١٨) لشق قناة فيها تختصر المسافة بين أوروبا وموانئ الصين بحوالى أربعة أيام ، ويبلغ طول هذه القناة المقترحة ٥٠ كيلو متر (٢١٩) .

وقد تناولت الصحف هذا الخبر واهتمت به صحيفة شركة قناة السويس والصحف البريطانية وعلى الأخص صحيفة ستاندرد ، وقد قررت الدراسات التى قام بها المهندسون الذين يعملون لحساب دي لسبس ، سهولة شق هذه القناة وأنها لن تستغرق أكثر من عامين ابتداء من عمليات الحفر (٢٢٠) .

وعلقت صحيفة ستاندرد التى نشرت الخبر بأن المهندسين الفرنسيين قد أساءوا تقدير الصعاب التى ستواجههم ، ولكنه من الواضح أن دي لسبس ومجلس إدارة شركة قناة السويس نظروا للمشروع نظرة مائة بالآمل ، وانهم على ما يبدو قد قرروا أن الملاك الحقيقيين لقناة السويس هم وحدهم الذين سيسمح لهم بأن يصبحوا مساهمين فى الشركة الجديدة . ونادى كاتب المقال فى الصحيفة البريطانية (ستاندرد) بأن يصبح لانجلترا باعتبارها تملك نصف أسهم قناة السويس ، النفوذ السائد فى القناة الجديدة . وتنبأت

(٢١٨) اسمها الحالى Karathuri وهى تابعة لبورما .
Bullétin Décadaire, No. 393, 22 Nov. 1882. (٢١٩)
Ibid. (٢٢٠)

”من ربيع قناه كرا“



الصحيفة البريطانية برفض هذا الطلب . وطالبت الحكومة البريطانية بتحمل مسئوليتها وعدم التخلي عن هذه الفرصة النادرة لتأكيد نفوذها على هذا الطريق البحرى المهم ، والذي قد يصبح على درجة كبيرة من الأهمية فى المستقبل . كما طالبت الصحيفة باعتبار قناة كرا الجديدة امتدادا لقناة السويس بالنسبة للسفن المتجهة من أوروبا الى بحر الصين حيث توجد تجارة مهمة بين الهند والشرق الأقصى (٢٢١) .

وقد أثارت هذه القناة النعرة القومية فى إنجلترا ، فتناولت صحيفة ستاندرد فى مقال آخر لها هجومها على دى لسبس وأن مشاريعه لشق قناة عبر برزخ كرا يتضح فيها « مدى غرور جيراننا » — أى فرنسا — وذلك عندما يؤكدون أن المشروع المقترح يرجع الى مبادرة فرنسية ، بينما أكدت الصحيفة أن أحد البريطانيين ويدعى ايفنجهام ولسون Effingham Wilson هو صاحب الفكرة ، فقد نشر بحثا عن شبه جزيرة الملايو فيه فيه رأى العام الى أهمية مشروع شق قناة فى برزخ كرا . وطالبت الصحيفة فى مقالها بإبعاد قناة كرا عن المنافسات الدولية أو أية مؤامرات أخرى من هذا النوع (٢٢٢) .

كما اهتمت صحف جنوب شرقى آسيا بهذا المشروع ، فأبرزت الصحف الصادرة فى سيام وجاوه والدول الأخرى هذا المشروع ، كما أبدى الهولنديون المقيمون فى جزر الهند الشرقية اهتمامهم الكبير به ، وطالبوا بحقوقهم فى حضور اللجنة الدولية المقترحة لبحث شق هذه القناة (٢٢٣) .

(٢٢١) Ibid. (مثال لجريدة ستاندرد البريطانية) أعادت صحيفة

شركة قناة السويس نشره فى العدد ٣٩٣ السابق ذكره .

Ibid.

(٢٢٢)

(٢٢٣) نشرت صحيفة شركة قناة السويس المقالات التى أوردتها صحيفة

ستاندرد من هذه القناة وكذلك الصحف الأخرى مثل ستاندرد وغيرها ، انظر Bullétin Décadaire, No. 397, 2 January 1883.

وعلى أية حال لم يكتب أيضا لهذه القناة ان تتم لمشاكل هندسية ومالية .

ثالثا : مشروع قناة بنما وانهيار نفوذ آل دي لسبس فى شركة قناة السويس :

وكذلك وجه دي لسبس جهوده غربا تجاه قناة بنما فى اطار سعيه لنشر النفوذ والحضارة الفرنسية للسيطرة على الطرق البحرية فى العالم وذلك بعد أحداث عام ١٨٨٢ التى كانت ضربة شديدة وخطيرة لنفوذ شركة قناة السويس - كما رأينا - فلم تعد الشركة تواجه فقط الخديوى والسلطان وانما بدأت تواجه انجلترا نفسها التى سعت الى استثمار احتلالها لمصر .

وشرعت شركة فرنسية كونها دي لسبس فى شق قناة بدون أهوسة تريط المحيطين الاطلسى والهادىء عن طريق قناة بنما . وقدر الفرنسيون تكاليف شق هذه القناة ، التى ستستغرق حوالى ٨ سنوات ، فى بادىء الأمر ببلغا يقدر بحوالى ١١٤ مليون دولار ، ولكن بعد ثمانية أعوام قدروا تكاليفها بـ ٣٥١ مليون دولار وانها تستغرق عشرين عاما (٢٢٤) .

وحصل دي لسبس على امتياز قناة بنما فى عام ١٨٧٩ وكان مماثلا للامتياز الذى حصل عليه عام ١٨٥٤ فى قناة السويس (٢٢٥) واعتبر دي لسبس هذا العلم بمثابة غزو سلمى تقوم به فرنسا فى برزخ بنما .

Farnie, J. Haskins, The Panama Canal. N.Y. 1913. (٢٢٤)

P 208.

وقد قدرت اللجنة الجغرافية التكاليف بـ ١١٧٤ مليون فرنك - راجع :

André Siefrid, Suez and Panama, P. 244.

Farnie, Op. Cit., P. 413.

(٢٢٥)

وهكذا شرع دي لسيبس في يناير ١٨٨٠ ، اثر نجاح قناة السويس ، في شق هذه القناة وكانت الارباح الضخمة التي حصل عليها حملة اسهم شركة قناة السويس خير حافز ومساند لدى لسيبس في مشروعه الخاص بشق قناة بنما . وقدر دي لسيبس عام ١٨٨٨ لالنتهاء من هذه القناة .

ولجا دي لسيبس كعادته للحصول على الاموال للمشروع بشتى السبل ، وانتشرت الدعاية للمشروع بأن قناة بنما على الرغم من ان تكلفتها ستبلغ اضعاف تكلفة قناة السويس الا ان ايراداتها ستكون ثلاثة اضعاف ايرادات قناة السويس ، كما ان شقها امر اسهل بكثير من شق قناة السويس (٢٢٦) .

واطلق دي لسيبس على الشركة التي ستتولى امر شق قناة بنما اسم : « الشركة العالمية لقناة بنما المحيطية » :
«Compagnie Universelle du canal interoceanique de Panama».

وقام باصدار صحيفة خاصة بهذه القناة اسمها : « صحيفة القناة المحيطية » (٢٢٧) . وكان الهدف من هذه الصحيفة هو نشر المعلومات الخاصة بقناة بنما خلال فترة ارتباطه بهذا المشروع ، وكانت هذه الصحيفة مليئة بالتقارير المبالغ فيها التي تساند المشروع وتتنبأ بنجاحه وتحقيقه ، الا ان ثقة الشعب الفرنسي في دي لسيبس بدأت تتضاءل منذ عام ١٨٨٨ (٢٢٨) .

Ibid. P. 414.

(٢٢٦)

Bullétin de canal Interocéanique.

(٢٢٧)

وكانت تصدر مرتين في الشهر يومى ١ ، ١٥ . وكانت صحيفة شركة قناة السويس كثيرا ما تنشر اخبار قناة بنما وتضم اليها الاعداد الصادرة بهذه القناة .

Bullétin de Canal Interocéanique.

(٢٢٨)

هذا ولم يجد دى لسبس ترحيبا ماليا فى أسواق الولايات المتحدة الأمريكية (٢٢٩) . وقد ساهم كثير من الفرنسيين فى المشروع . وقد أثبت عام ١٨٨٦ أنه آخر عام للأمل فى المشروع الجديد ، فقد تأثرت قناة بنما — على أية حال — ببرنامج لندن ١٨٨٤ الخاص بقناة السويس ، الذى فرض على شركة قناة السويس كما سبق ودرسنا (٢٣٠) .

ولم يجد دى لسبس الفرصة — كما وجدها فى قناة السويس — فانتشار الأوبئة بين العمال وضخامة التكاليف وفشل الخطة الهندسية وسوء تقدير تكاليف المشروع أدت الى فشله فى نهاية الأمر .

وعلى أية حال لم يكتب لأى من المشاريع الثلاثة النجاح وبرهن الفشل المالى والهندسى لشركة قناة بنما على أنه كارثة لآل دى لسبس ، وحطم حلم دى لسبس فى السيطرة على كل الطرق التجارية للعالم . كما شجعت هذه الكارثة على المطالبة بالاحتكام للقضاء فى القاهرة اعتبارا من عام ١٨٨٩ لضمان أسهم المؤسسين ، علاوة على الاقتراح الذى أثير والخاص باعادة تأكيد سلطة الخديو فى تعيين رئيس شركة قناة السويس (٢٣١) . وأدى فشل مشروع قناة بنما الى اضعاف مركز دى لسبس ، وأثير داخل الشركة مرة ثانية مسألة معارضة برنامج لندن . وتحولت قناة بنما من مشروع خاص الى « قضية عامة » a public scandal (٢٣٢) .

فقد قاضى المساهمون الشركة الفرنسية وعلى رأسها دى لسبس وابنه شارل وأعضاء مجلس إدارتها ، لاحتيايألهم عليهم وتبيديهم أموالهم بسبب سوء إدارتهم ، فحكم عليهم بالسجن وبغرامات فادحة . الأمر الذى أدى الى هرب بعضهم وانتحار

Ibid. P. 216.

(٢٢٩)

Farnie, P. 417.

(٢٣٠)

Ibid. P. 419.

(٢٣١)

Ibid. P. 420.

(٢٣٢)

البعض الآخر ، وأوقف تنفيذ الحكم على دي لسبس لكبر سنه .
هذا في الوقت الذي واصلت فيه الحكومة الأمريكية الأعمال بمعرفتها
ابتداء من عام ١٩٠٤ فأنجزتها بنجاح في عام ١٩١٤ حيث افتتحت
قناة بنما رسميا للملاحة في ١٥ أغسطس عام ١٩١٤ (٢٣٣) .

وعينت الحكومة الفرنسية لجنة لتقصي الحقائق في فضيحة
بنما ، وأرسلت لهم اعلانات استدعاء للمحكمة في ٢١ نوفمبر
١٨٩٢ ، وتحول برلمان الجمهورية الفرنسية الى الهجوم على شركة
قناة بنما وعلى دي لسبس الذي أصبح — على حد تعبير فارنى —
كبش الفداء من جانب الرأي العام الذي هاجم الفساد بصفة عامة ،
وأصبحت فضيحة قناة بنما المالية نموذجا لهذا الفساد . واتهم
دي لسبس بالغش وتم القبض على ابنه شارل دي لسبس في ١٦
ديسمبر ١٨٩٢ في منزله ، وعلى فونتان Fontane أيضا في
مقر ادارة شركة قناة السويس بباريس ، وأصبح جيكارد Guichard
رئيسا لشركة قناة السويس اعتبارا من ١٧ ديسمبر ١٨٩٢ .
واعادت شركة قناة السويس تنظيم مجلس ادارتها لتحاشي تكرار
كارثة بنما ، وتم توسيع المجلس التنفيذي لشركة قناة السويس
بالحاق ثلاثة أعضاء آخرين اعتبارا من عام ١٨٩٣ وهم : فوزان
بك ويوكارد وشارل رو . وكان مركز شركة قناة السويس في مصر
يعتمد على العلاقات الشخصية بين دي لسبس والحكام المصريين ،
وقد تأثرت هذه العلاقة بشكل خطير بعزل دي لسبس ، وبدأت
الدعاوى القانونية في باريس (١٢ مايو ١٨٩٤) تنهال على الشركة
من حاشية سعيد باشا وهم من رجال الجيش ، ضد دي لسبس
لفشه واختلاسه (٢٣٤) .

Ibid.

(٢٣٣)

Ibid. P. 424.

١٢٣٤)

وبانهيار نفوذ دى لسبىس أصبحت شركة قناة السويس كلها
فى كنف وتحت وصاية الحكومة البريطانية . فمن آن لآخر كان
الأعضاء الانجليز ، بمجلس ادارة الشركة ، يتدخلون لتوجيه الشركة
لمصلحة انجلترا .

فمثلا نجدهم قد اقترحوا تعديل نظام اعداد الميزانية الخاصة
بالشركة وطريقة تدوين حساباتها ، لان ذلك فى نظرهم سيؤدى
ليس فقط الى تسهيل الاجراءات ، وانما سيخفض الى حد كبير من
الايدي العاملة الكثيرة بالشركة ، وفى ذلك اقتصاد للمصاريف (٢٣٥) .

وفى خضم هذا الصراع السافر بين انجلترا وفرنسا للسيطرة
على ادارة الشركة ، تجاهلنا حقوق الدولة صاحبة الحق فى السيادة
على قناة السويس والرقابة على الشركة ، وهى مصر ، التى تملك
وحدها حق تعديل النظام الأساسى للشركة وليست انجلترا أو
فرنسا . وهكذا خسرت مصر كل ميزة مادية وادارية فى شركة قناة
السويس من جراء هذا الصراع السافر بين الدولتين .

* * *

الفصل الرابع

« قناة السويس والتنافس البحرى فى حوض البحر المتوسط »

سياسة بريطانيا في حوض البحر المتوسط :

أعطت قناة السويس حوض البحر المتوسط أهمية استراتيجية علاوة على الأهمية التجارية ، فقد حولته من بحيرة مغلقة الى بحر مفتوح ، وباحتلال إنجلترا لقناة السويس أصبح لها مصالح جوهرية في حوض البحر المتوسط ، مصالح استراتيجية مرتبطة تماما بالمصالح الاقتصادية ، وشكلت قناة السويس سياسة إنجلترا في حوض البحر المتوسط . وسيطر الأسطول البريطاني على حوض البحر المتوسط في الوقت الذي سيطر فيه الجيش البريطاني على مصر . فقد حصلوا على « الجائزة » ولا يمكن أن يحرّموا منها ، على حد قول تايلور ، فقد كان مركزهم الاستراتيجي قويا ، الا أن مركزهم الأخلاقي «Moral Position» كان مهتزاً ، وكان لذلك تأثيره على الرأي العام البريطاني ، وحتى على السياسة البريطانيين أنفسهم . واهتم البريطانيون بتوضيح أنهم بدفاعهم عن مصالحهم الخاصة فانهم بذلك أيضا يقومون بخدمة مصالح جميع الأطراف الأخرى ، وكان عليهم أن يفكروا باستمرار في الرأي القائل بأن مصر أصبحت ملكاً لهم ، حتى لا يصبح هناك عذر لتقسيم الامبراطورية العثمانية في أماكن أخرى . وكان على الحكومة البريطانية أن تقف معثلة دور « المنتدبة من قبل أوروبا لحكم مصر » : «As the mandatory of Europe» ولذلك عارضت فرنسا والروسيا الاحتلال (١) كما عارضت فرنسا السياسة البريطانية في كل مكان

Taylor, The Struggle for mastery in Europe, P. 290.

(١)

منذ عام ١٨٨٢ واشهرت السكين في وجه بريطانيا في كل مكان
واقامت العقبات القوية في وجه السياسة الاستعمارية
الانجليزية (٢) .

نبد سياسة العزلة :

آمن ساسة انجلترا بمبدأ ممارسة حرية التجارة وضرورة
امتلاكها للقوة البحرية : تجارية وعسكرية ، وضمن الأسطول أمن
الجزر البريطانية وأمن الطرق البحرية التي كانت مفتوحة للتجارة
البريطانية في كل أنحاء العالم وكان أفق السياسة البريطانية عالميا
بالضرورة . وخشيت بريطانيا فقط من قيام قوة بحرية في القارة
الأوربية مواجهة لسواحل بحر الشمال : (سواحل بلجيكا وهولندا
ومصبات الأنهار هناك) . وامتلكت بريطانيا قوة للدفاع عن
مصالحها في جميع أنحاء العالم تمثلت في : التفوق البحري ،
والنفوذ المالي . وحاولت انجلترا باستمرار التقليل الى أقصى مدى ،
من ارتباطاتها ، وتهربها من الوعود التي تجبرها مقدما على إمكانية
المشاركة في حرب . وكان اعطاء الأمل لدولة أخرى بالمساعدة وترك
بعض الشكوك حول إمكانية تحقيق هذا الأمل من الناحية الفعلية
والاحتفاظ لبريطانيا بالحق في تقدير ما اذا كانت ستحارب أم
لا عندما يحل خطر التصادم بالفعل ، هو التكتيك الذي سارت عليه
الدبلوماسية البريطانية (٣) .

الا أن احتلال انجلترا لقناة السويس قد أنهى سنوات العزلة
وأجبر ساسة بريطانيا على مواجهة مشاكل السياسة في حوض
البحر المتوسط ، والسعي الى التحالف في أوروبا حتى لا تصبح
وحيدة في مواجهة أي تكتل ضدها .

(٢) حسن صبحي ، اتفاقات حوض البحر المتوسط (فبراير -
ديسمبر ١٨٨٧) - المجلة المصرية للدراسات التاريخية - مجلد ١٩ (١٩٧٢)
ص ١٣٧ .

(٣) بيير رينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية ج ١ ص ٥٠٠ - ٥٠١ .

واقتنع سياسة انجلترا تدريجيا بأن تلك العزلة لم تعد ممكنة ،
اذ كانت مصر كالحية فى عنقها ، كلما أرادت دولة عظمى انتزاع
مطلب سياسى من سيدة البحار ، شددت عليها ، الأمر الذى كشف
تلك العزلة « المجيدة » ودل على فراغها (٤) .

وتميز الربع الأخير من القرن التاسع عشر بمحاولة بريطانيا
إنهاء عزلتها حينما بدعوايتكون فى انجلترا فى الثمانينات والتسعينات
فى جدوى سياسة العزلة هذه . فالتوسع الاستعماري فى أفريقيا
والشرق الأقصى قد أدى الى نزاع مع فرنسا والمانيا
والروسيا وهذا أوضح لانجلترا أنها لم تعد تتمتع باحتكار فى مبدان
التوسع الاستعماري . وقد ساعد التعاون الفرنسى الالماني (فى
عام ١٨٨٣ و ١٨٨٤) هاتين الدولتين على ارساء قواعد لامبراطوريات
أفريقية دون أن يسالا انجلترا موافقة على ذلك . كذلك خشيت
انجلترا من أن يتوصل منافسوها الى إنهاء خلافاتهم وتكوين كتل
فى القارة الأوروبية واذا تمكن منافسوها من عزلها فقد يتمكنون حينئذ
من الضغط عليها فى جنوب أفريقيا ومصر ومضايقتها هناك (٥) .

وشعرت انجلترا بضعف مركزها فى مصر وعدم شرعيته ،
فعملت الحكومة البريطانية على استرضاء السلطان والدول
الأوروبية . وكانت أولى محاولاتها فى هذا الصدد من خلال المنشور
الذى أرسله لورد جرانفيل الى الدول الكبرى فى ٣ يناير ١٨٨٣
يطمئن فيه الدول على مستقبل قناة السويس ، وأن القناة حرة لمرور
جميع السفن فى كل الأحوال (٦) .

(٤) Fay, Sidney, The Origin of World War, Vol. 7. P. 126.

(٥) حسن صبحى ، اتفاقات حوض البحر المتوسط . ص ١٣٥ .

(٦) راجع تحايل منشور جرانفيل : عبد العزيز الشناوى ، فى أمقاب

الاحتلال الانجليزى لمصر - تكتل الدول تكاية فى بريطانيا . مجلة كلية آداب

القاهرة ٢٣ ج ١ مايو ١٩٦١ ص ١٦ - ٢١ .

(٧) راجع الفصل الأول عن الأزمة المالية المصرية وقناة السويس .

وعندما تأزمت المسألة المالية المصرية (٧) وتم ربطها بمسألة قناة السويس ، اجتمعت الدول الأوربية في باريس (مارس ١٨٨٥) لبحث المسألة . ووجدت انجلترا نفسها أمام تكتل الدول الأوربية فيما عدا إيطاليا - لتدويل قناة السويس نكاية في احتلال انجلترا لمصر وقناة السويس (٨) .

وأوفدت الحكومة البريطانية هنرى درمندولف للاستئانة للاتفاق على الجلاء ولكن فشلت هذه الاتفاقية في ١٥/٧/١٨٨٧ ، فاتجهت السياسة البريطانية الى تقوية فكرة اطالة امد الاحتلال .

سولسبرى واتفاقيات حوض البحر المتوسط (٨٨٦ - ١٨٩٦) :

وفي أعقاب تولى سولسبرى الحكم في بريطانيا أعلن الأهداف العامة لسياسة الحزب وهي كالآتي :

١ - تتمثل مصالح انجلترا في حوض البحر المتوسط في كون مصر طريق انجلترا للهند .

٢ - لا يمكن أن تقف انجلترا بمعزل عن الأحداث في مصر خاصة بعد التضحيات التي قامت بها هناك وبعد المركز الذي حصلت عليه بريطانيا أمام العالم ، فإن من حقها بل من واجبها الذي يجب أن تصر عليه ، لضمان سيادة النفوذ البريطانى في مصر وهو أمر تمسكت به بريطانيا الى أبعد حد .

٣ - ابقاء مصر بعيدة عن التدخل الأوربى من جهة وتأمينها من الاضطرابات الداخلية من جهة أخرى (٩) .

وبعودة سولسبرى للحكم في ١٨٨٦ تركزت سياسة بريطانيا الخارجية في مشاكل حوض البحر المتوسط - في الفترة من (١٨٨٦ - ١٨٨٧) - واتجهت مشاغله نحو خطر اندفاع روسيا

(٨) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة المرجع السابق .

Cecil, Lord Salisbury, Op. Cit., Vol. 3. P. 126.

تجاه الاستانة (١٠) . وأصبح أمن طريق البحر المتوسط معرضا للخطر من جانب فرنسا والروسيا ، وكان للالزمات البحرية المتتابة في أعوام (١٨٨٧ ، ١٨٩١ ، ١٨٩٣) دورها في قيام وحدة جديدة : فرنسية - روسية في البحر المتوسط على حساب إنجلترا وقد أدت اتفاقات سولسبرى للبحر المتوسط في عام ١٨٨٧ الى قيام فرنسا بتركيز كل أسطولها في طولون في سنة ١٨٨٨ (١١) . وأصبح الأسطول الانجليزي في البحر المتوسط غير متكافئ معه - حتى بمساعدة ايطاليا - للسيطرة على السواحل الفرنسية (١٢) .

وردا على ذلك بعثت إنجلترا بأسطولها الى حوض البحر المتوسط ، وصدقت على مرسوم الدفاع عن الامبراطورية ، في ١٣ أغسطس ١٨٨٨ الذي خصص بمقتضاه قرض لتحسين دفاعات الموانئ ومحطات التموين بالفحم في الامبراطورية البريطانية ، على أن تسدد قيمة هذا القرض من أرباح أسهم إنجلترا في قناة السويس . وبهذا المرسوم حولت أرباح الأسهم الى عمل معاد لفرنسا ، تلك الأسهم التي كانت قد وصفها البعض بأنها لا تساوي شيئا ولا يمكن بيعها : «Utterly Unsaleable at any price at all» (١٣) .

تحصين ميناء بنزرت تهديد للأسطول البريطاني في البحر المتوسط :
وعندما اتجهت فرنسا في نهاية عام ١٨٨٨ الى جعل ميناء بنزرت - ميناء حربيًا حصينًا ، انزعجت وزارة الخارجية البريطانية ، وتلقت الاميرالية تقارير تؤكد أنه في الامكان بناء ميناء حربي حصين في بنزرت خلال عامين او ثلاثة أعوام وبتكاليف معقولة وتميز ميناء بنزرت بتأمين أي أسطول يرسو بداخله . كما أن ميناء

Lowe., Salsbury and the Mediterranean (1886 — (١٠)
1896) London. 1965. P. 54.

Ibid. PP. 35 — 6. (١١)

Farnie., Op. Cit. (١٢)

Hansard Common Debates, 4 June 1888. P., 1133, (١٣)
Bredlang.

بنزرت يقع فى منتصف الطريق البحرى بين جبل طارق وقنسة
السويس ، علاوة على أنه يمثل تهديدا لجنوب ايطاليا لوقوعه على
مسافة ١٢٠ ميلا من صقلية ومسافة ٢٩٥ ميلا من نابلى (١٤) .

وقد شغلت مسألة تحصين ميناء بنزرت رودينى Rudine
- رئيس وزراء ايطاليا - وحث سولسبرى على الاهتمام بهذا
الموضوع لأن ايطاليا سعت للحصول على مساندة الأسطول البريطانى
حماية لسواحل ايطاليا الممتدة وليس فى مقدور ايطاليا الدفاع
عنها وحدها فى حالة حرب مع فرنسا (١٥) . وفى نفس الوقت طلبت
ايطاليا من انجلترا تعزيز التقاهم البحرى الايطالى الانجليزى على
سواحل ايطاليا وذلك ردا على تحصين فرنسا لميناء بنزرت .
فالدفاع عن الطريق البحرى الى مصر والهند ، الذى يقع بين طولون
وبنزرت يسهل الدفاع عنه من السواحل الايطالية الصديقة
لانجلترا (١٦) .

وعلى أية حال كان الموقف فى حوض البحر المتوسط معقدا فى
عام ١٨٨٦ بسبب مشكلتين :

الأولى : المشكلة البلغارية (١٨٨٥) وأصبح الدفاع عن
الاستانة ممثلا فى مساعدة بلغاريا (١٧) .

والثانية : هى الاحتلال الانجليزى لمصر والذى كان سببا فى
الصدام مع فرنسا ومقاومة السلطان من جانب آخر للاحتلال .
فالسلطان مثله كمثل فرنسا أحس بأنه قد خدع وطرد من مصر ،

Marder., Op. Cit., P. 149.

(١٤)

Count Sloms-Snewald, to Caprivi, 12-4-1891.

(١٥)

G.D.D. Vol 2. P. 95.

Marchell to Hatzfeldt., 18-4-1891. G.D.D. Vol. 2.

(١٦)

PP. 95 — 96.

Lowe., Op. Cit. P. 2.

(١٧)

وتعقدت المسألة المصرية بسبب ظروفها المالية (١٨) . وكان التعاون الأوربي ضروريا لأي مشاريع لإيجاد حل للصلاحيات ، وهذا بدوره خلق مركزا حرجيا اكتشفه جلدستون في الفترة من (١٨٨٤ - ١٨٨٥) مما جعل بريطانيا تخضع لضغط بسمارك في المسألة المصرية والا كان عليها أن تواجه العزلة وتأثير ذلك على مصالحها وممتلكاتها في حوض البحر المتوسط وأماكن أخرى من العالم .

وكان البديل لذلك هو الجلاء عن مصر وهو أمر شغل بال حزب الأحرار والمحافظين على السواء . وهكذا واجهت سولسبري في مطلع حكمه في حوض البحر المتوسط المشكلتان الأساسيتان السابقتين ذكرهما : كيف يساند بلغاريا لكي تبقى الروسية خارج الاستانة ؟ وكيف يمكن إصلاح الأمور في مصر حتى يمكن التخلص من العداء الفرنسي ، واضعاً في اعتباره المصالح البريطانية الحقيقية في تأمين قناة السويس وخطر العزلة البريطانية (١٩) .

في هذا الوقت كانت الحكومة الفرنسية تعمل على ألا تتسبب المشكلة البلغارية في تعقيد الموقف في حوض البحر المتوسط ، وانصب اهتمام الحكومة الفرنسية على موضوعين رئيسيين : المحافظة على الوضع الراهن في حوض البحر المتوسط والشرعية المعلنة بانتهاء الاحتلال البريطاني لمصر وحرية المرور في قناة السويس (٢٠) .

(١٨) راجع الفصل الأول .

Lowe., Op. Cit., PP. 3 — 4.

(١٩)

«Mais de Gouvernement Français avait toujours

(٢٠)

laissé sentir au contraire combien il se trouvait immédiatement intéressé au maintien dans le Méditerranée d'un status qui comprend légalement annoncée la cessation d'une occupation étrangère de l'Égypte et la liberté Conventionnelle du Canal de Suez».

Raïndre à Fréycinet, Berlin 15-9-1886. D.D.F.T. 1. No. 311.

ورغب سولسبرى فى خريف ١٨٨٦ مصالحة الفرنسيين بكلمات معسولة وطموحات عن خطوات الانسحاب من مصر فى الوقت الذى جدد فيه المفاوضات مع السلطان التى كانت قد قطعت عام ١٨٨٥ ، وذلك طالما أنه يريد الوقوف أمام روسيا فى البلقان . ورأى بسمارك أنه على انجلترا — بالنسبة للأزمة البلغارية — اذا كانت تريد الوقوف أمام روسيا فى البلقان أن تشتري الأتراك بالمال « لأنه يمكن صنع أى شىء فى تركيا بالمال » (٢١) .

وكان مركز بريطانيا فى مصر ضعيفا من الناحية السياسية ، فها هو سولسبرى يؤكد ذلك بقوله : « ان مصر عبء خطير ورثناه ، فقد ساعدت المستشار بسمارك على أن يطلب شروطا غير معقولة كئمن — ليس لمساعدته لنا — وانما لرفضه الاشتراك فى أى تحالف ضدنا » (٢٢) . وسعى سولسبرى الى الاتجاه نحو ايطاليا والنمسا للاتفاق معها لحماية الحالة الراهنة فى الشرق الاوسط . واجراء مباحثات بشأن تحديد أجل الاحتلال الانجليزى لمصر وبذلك يصالح فرنسا ويرضيها . ولكن سولسبرى ، لم يكن يفكر جديا فى الجلاء عن مصر (٢٣) .

وأخبر سولسبرى سفير ايطاليا (فى ١٧ يناير ١٨٨٧) أن الوقت قد حان لتفاهم انجليزى — ايطالى ، ورغب الايطاليون فى عقد اتفاقيات محددة لمراعاة الحالة الراهنة فى البحر المتوسط والادرياتي والايجى والبحر الأسود ، ومقاومة كل ضم أو حماية أو احتلال فى هذه الجهات مهما كان دون موافقة مسبقة من انجلترا وايطاليا . والتأييد الايطالى لانجلترا فى مصر مقابل التأييد البريطانى لايطاليا فى شمال افريقيا ولاسيما فى برقة وطرابلس وذلك ضد أى غزو

(٢١) حسن صبحى ، اتفاقات حوض البحر المتوسط

ص ١٤٠ — ١٤٢ .

(٢٢) Sanderson., England Europe and the upper Nile. P. 41. (٢٢)

(٢٣) حسن صبحى ، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٤٢ — ١٤٣ .

تقوم به دولة ثالثة . وأخيرا تعضيد عام متبادل فى البحر المتوسط
ويلاحظ أن كل هذه المقترحات كانت تعنى أكثر من حلف ضد
فرنسا أو ضد النمسا والمجر فيما يتعلق بالأدرياتي (٢٤) .

وأساء الإيطاليون فهم العرض البريطاني ، وتمكنت كل من
بريطانيا وإيطاليا من التوصل إلى اتفاقية سرية فى ١٢ يناير ١٨٨٧
وهى السلسلة الأولى من الاتفاقيات التى عقدها بريطانيا مع الدول
وسميت باسم اتفاقيات البحر المتوسط Mideterranean Agreements
وهذه الاتفاقية من أجل حفظ الحالة الراهنة فى البحر المتوسط
والأدرياتي والبحر الإيجى والأسود . وفيها تتعهد إيطاليا بتعضيد
المصالح البريطانية فى مصر ، كما تتعهد بريطانيا بحماية السواحل
الإيطالية من الأسطول الفرنسى (٢٥) . ولم تجن إيطاليا أية حماية
لمصالحها فى البحر المتوسط نتيجة تحالفها مع برلين ، وكان الحل
بالنسبة لهذا الموقف فى نظر دبريتس Depretis هو معارضة
التحالف وكان يرى تحسن العلاقات مع فرنسا فى المقام الأول ولكن
ليس على حساب العلاقة مع إنجلترا فقد رأى السياسة الإيطالية
أن التحالف مع إنجلترا أنسب شئ باعتبارها أخلص صديق لهم
فى أوربا . لذلك تجنب مانشيني عروض فرى Ferry وأصر - رغم
غضب بسمارك - على التحالف مع إنجلترا فى المسألة المصرية فى
المؤتمر الخاص ببحث مسألة قناة السويس بأمل أن يخرج من هذا
يتحالف إنجليزى إيطالى قوى ، قد يحمى المصالح الإيطالية فى
حوض البحر المتوسط ، وفى نفس الوقت الاستعداد للاستيلاء على
طرابلس فى حالة استيلاء فرنسا على المغرب . ولكن بدلا
من ذلك تحول مانشيني صوب مصوع بدلا من طرابلس التى جذبت
أنظار الإيطاليين وشغلهم عام ١٨٨٥ ، ولكن مانشيني أخفق فى
الحصول على النتائج الكبيرة التى كان يتمناها من وراء اتفاقيات
البحر المتوسط وترك الحصول على طرابلس لوقت آخر (٢٦) .

(٢٤) المرجع السابق ، ص ١٤٨

(٢٥) حسن صبحى ، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٥١ .

Lowe., Op. Cit., P. 11.

(٢٦).

وكانت إيطاليا تخشى من الحرب مع فرنسا أن تتعرض
سواحلها الطويلة لعدوان الأسطول الفرنسي المتواجد في حوض
البحر المتوسط ، ومن ثم كان كل اهتمام كريسي في عقد اتفاقات
عسكرية وبحرية ، وتركزت مخاوف كريسي أساسا على التفوق
البحري الفرنسي في البحر المتوسط . فقد استفاد الأسطول الفرنسي
(خلال الامبراطورية الثانية) من التطورات الفنية التي ظهرت
باستخدام البخار وتطور تصميم السفن ، ولكن مع هزيمة سيدان
١٨٧٠ ركزت فرنسا اهتمامها العسكري تجاه ألمانيا ، وتضاءل
الخوف في إنجلترا من قوتها البحرية ، إلا أنه منذ عام ١٨٧٨ بدأ
الفرنسيون في سياسة بحرية جديدة ، هي بناء أسطول بحري ، بلغ
في عام ١٨٨٥ خمسا وعشرين قطعة بحرية من الطراز الأول
(Ironclads) وكان في الامكان مقارنة هذا الأسطول - بشكل
ما - بالأسطول الانجليزي ، ومنذ عام ١٨٨٧ ، عندما ظهر لفرنسا
حقيقة التعاون العسكري بين إيطاليا وألمانيا ، أخذت فرنسا تركز
أسطولها القوي هذا في ميناء طولون . وعلى هذا كان لفرنسا
١٤ مدرعة حربية في حوض البحر المتوسط وأخذت تزداد حتى
بلغت ٢٠ قطعة حربية في عام ١٨٩١ ، وكان ذلك هو ما أثار فزع
كريسي ، لأن الأسطول الحربي الايطالي ضئيل بالمقارنة بالفرنسي .
ولهذا عملت إيطاليا هي الأخرى على نمو بحريتها ، فسارعت الى
قيام ترسانة عسكرية بحرية ايطالية ، أمدت إيطاليا في عام ١٨٨٨
بسفن حربية . ولكنها على أية حال كانت أقل انتاجا من فرنسا ،
هذا الى جانب نقص في الخبراء البحريين الايطاليين للسفن الحربية
المتطورة . وهكذا تفوق الأسطول الفرنسي على الأسطول الايطالي ،
وكان في مقدور فرنسا أن تمحو الأسطول الايطالي خلال ثمان وأربعين
ساعة . وذكر رجال الاستراتيجية البحرية الفرنسيون صراحة في
الثمانينات - أن سياستهم هي الوصول الى قرار حاسم بضرب المدن
الساحلية التي كان الايطاليون عاجزين عن صد هذه الهجمات ،
نظرا لانهم أضعف من مقاومتها ويخوضون غمار حرب خائسة ،
وعندئذ يترك الفرنسيون سادة البحر المتوسط وتطلق يد فرنسا في

نقل القوات من الجزائر الى اية نقطة يرغبونها في ايطاليا ، كل ذلك دفع كريسبى الى القلق وجرى وراء عقد محالفة بحرية مع انجلترا . وكان كريسبى قد علم من منابريا (سفير ايطاليا بباريس) بأن هناك احتمال هجوم فرنسى ، وعلى هذا سارع كريسبى الى لندن مطالبا بتأييد بحرى انجليزى لايطاليا ، ووجد هذا الطلب أيضا مساندة من السفارة الالمانية ، وهذه السفارة كانت وراء هذه العملية - اثارة مخاوف ايطاليا من هجوم بحرى فرنسى عليها - وتسلم سولسبرى ذلك الطلب فى ٤ فبراير ، وطمان ايطاليا بأنه قد أعطى الأوامر بتقوية الأسطول البريطانى فى البحر المتوسط من أجل مصالح البلدين (ايطاليا وانجلترا) .

وأرسلت البرقيات الى فرنسا وطولون للحصول على معلومات وافية عن هذا الموضوع وأرسل لورد ليتون - سفير انجلترا بفرنسا - برأيه قائلا : «ان الاستعدادات الفرنسية تهدف فقط الى وضع الأسطول الفرنسى - الذى خفض قريبا - الى وضعه الطبيعى» وأرسلت بريطانيا بعض وحدات من أسطولها التى كانت من قبل فى البحر المتوسط الى زيارة لجنوا وسبيزا Spezia لمدة أسبوع . كذلك ازداد الضغط الالمانى على انجلترا لزيادة أسطولها البحرى فى حوض البحر المتوسط . وترجع أهمية هذه المناورات الدبلوماسية وتحركات الأسطول فى فبراير ومارس ١٨٨٨ الى تحقيق أهداف كريسبى من تحويل اتفاقية عام ١٨٨٧ الى تحالف بحرى . وكان اعتقاد كريسبى كاملا فى أنه نجح فى تحقيق هذا الهدف . واعتقد سفير النمسا فى روما ان ارسال انجلترا لاسطولها للبحر المتوسط هو بمثابة تحذير لفرنسا حتى ترجع عن تفكيرها فى مهاجمة جنوا . وصرح كريسبى (فى ابريل ١٨٨٨) انه بناء على تدخل بسمارك تم التوصل الى اتفاقية حقيقية لأنه فى حالة هجوم فرنسا على ايطاليا فان الأسطول البريطانى سرعان ما يتدخل لمصلحة ايطاليا (٢٧) .

وعلى أية حال فان سولسبرى لم يتجاوب مع مخاوف ايطاليا ولم ير لهذه المخاوف سببا . والسؤال هنا لماذا لم يبعث سولسبرى اذن بعمارة بحرية للبحر المتوسط ؟ توضح ذلك الرسالة التى بعث بها سولسبرى الى دوق ادنبرج Duke of Edinburgh قائدا لاسطول البحرى فى البحر المتوسط فى اواخر مارس يذكر فيها : « منذ أسابيع أثيرت ضجة من جانب كريسبى حول التجهيزات العسكرية والفرنسية فى طولون ، وقد طلبت من البحرية ارسال الاسطول الى جنوا وسبيزا لأسبوع أو اسبوعين ، ولعبت المانيا لعبة مزدوجة ، فهم يخدعوننا ويخدعون الروسيا . واذا ما اتضح أن الروسيا ستحتل بلغاريا فان مهمتك عندئذ هي الاستيلاء على الدردنيل بالقوة » (٢٨) .

وأضاف : « والحالة فى مصر هادئة والكراهية الايطالية لفرنسا فى ازدياد والألمان يضغطون على باستمرار ، والوسيلة الوحيدة لجعل ايطاليا قادرة على مساندة النمسا فى حالة مهاجمة الروسيا لها هي ضرورة قيام انجلترا بدور حماية سواحل ايطاليا المعتدة من جراء أى هجوم بحرى فرنسى وأنه بدون مساعدتنا فان ايطاليا ستكون عاجزة ومشلولة ولا قيمة لها » (٢٩) .

وعلى أية حال لم تخرج هذه المظاهرة البحرية عن كونها مجرد تحذير لفرنسا وتهدة لخواطر ايطاليا . واهتم الفرنسيون بالشائعات القائلة بالمفاوضات العسكرية الايطالية فى برلين ، وانضمام انجلترا لتحالف الثلاثى وبتقارب كريسبى من لندن . وأرسل وانجتون - سفير فرنسا بلندن - لمقابلة زعماء حزب الأحرار فى انجلترا ولناقشة سولسبرى رسميا فى هذا الموضوع . وشرح لهم أن فرنسا مهتمة بالمحافظة على الوضع الراهن (Status que) وأنها ليست منغمسة فى استعدادات مسلحة غير عادية وأنها إنما تقوم فقط ببعض الاحتياطات ضد النشاط غير

«If Russia blocks like occupying Bulgaria your job is to consider forcing the Dardenelles». Ibid. P. 37.

Ibid.

(٢٩)

العادي في ايطاليا . وأكد له سولسبرى ان ارسال بعض قطع الأسطول البريطانى في مياه البحر المتوسط لزيارة موانئ ايطاليا ، لم يكن سوى مجرد رحلة عادية وأكد سولسبرى ان مخاوف الطرفين لا أساس لها (٣٠) .

وحاول وأدنجتون طمأنة انجلترا بأن فرنسا لا تشكل مصدر خطر عليها في حوض البحر المتوسط ، فهي لا تهدد مصالحها في هذا البحر ، فهي لم تفكر في احتلال مصر أو حصار مالطة ، ولذلك طلبت فرنسا من انجلترا حيادا حازما مقابل ذلك (٣١) .

وانضمت النمسا والمجر في ٢٤ مارس ١٨٨٧ الى الاتفاقية الانجليزية الايطالية ودخلت أسبانيا أيضا في هذا الترابط ، وعقدت اتفاقا في ٤ مايو مع ايطاليا للاحتفاظ بالوضع القائم في البحر المتوسط ، ووعدت ألا تعطى في أية حال فرنسا مساعدة يمكنها ان تضايق ايطاليا أو النمسا والمانيا بطريق مباشر أو غير مباشر (٣٢) .

وهكذا تكون اتفاقات فبراير ومارس سنة ١٨٨٧ قد خلقت وفاقا ثلاثيا يحمي مصالح بريطانيا في مصر ومصالح ايطاليا في طرابلس ومصالح الجميع في القسطنطينية . وكان هدف سولسبرى من هذه الاتفاقات هو ضمان تأييد دول الوسط الدبلوماسي في المسألة المصرية (٣٣) . بعد أن فشلت جهوده للمصالحة مع فرنسا (٣٤) .

وكان بسمارك قد وقع مع روسيا (في ١٨/٦/١٨٨٧ سرا) معاهدة أسماها « معاهدة الضمانات » وعدت كل من ألمانيا وروسيا

Ibid. P.P. 37 — 38.

(٣٠)

Waddington à Flourens. Lond. 10-2-1888. D.D.F.

(٣١)

1ère série. T. 7. No. 42.

(٣٢) بير رينوقان ، العلاقات الدولية ج ١ ص ٥٩٧ — ٥٩٨ .

(٣٣) حسن صبحي ، اتفاقات البحر المتوسط ص ١٥٦ .

Cecil, Life of Salisbury. Vol. 4. P. 85.

(٣٤)

الأخرى وعدا متبادلا بالاحتفاظ بالحياد فى حالة وجود احدهما فى حرب مع دولة عظمى أخرى ، ووعدت أيضا بتأييد دبلوماسى للروسيا فى حالة اضطرار هذه الدولة الى أن تدافع بنفسها عن مدخل البحر الأسود أى لاحتلال البسفور وقائيا اذا ما حاول أسطول انجليزى اقتحامه (٣٥) .

وساعد الوفاق الايطالى البريطانى على المناورة وحسرية الحركة ، وقد وصف سولسبرى (فى أغسطس ١٨٩٢) ارتباطه مع ايطاليا أنه بمثابة « مفتاح لمرکزها الجديد فى أوربا » (٣٦) .

وتركز الخوف من عام (١٨٨٨ — ١٨٨٩) حول نشوب حرب ايطالية فرنسية وخلال هذه المحاولات نجح سولسبرى فى التوصل الى تفاهم مع ايطاليا والنمسا ، وقد أدى هذا الى عداء فرنسيا والروسيا — « القوى الجائعة » (Hungry Powers) كما أطلق عليها سولسبرى .

وكان التهديد الروسى الفرنسى فى عام ١٨٨٩ فى حوض البحر المتوسط قد أجبر انجلترا والمانيا على التعاون ولكنه لم يصل الى درجة التحالف .

ومن أجل الحصول على مساندة انجلترا لايطاليا لجأ بسمارك الى دفع المانيا للانضمام الى جانب انجلترا فى الاستانة والقاهرة وكانت تلك المساندة مفيدة جدا لسولسبرى .

وازداد التساؤل فى عام ١٨٩٠ عما اذا كانت تلك المزايا المتبادلة من جانب الطرفين قد تنمو وتتطور الى التحالف الذى تريده برلين ، أم ان ذلك سينهار نتيجة الصدام المتصاعد للمصالح فى افريقيا (٣٧) .

(٣٥) رينوفان ، المرجع السابع ص ٥٩٩ .

Sanderson., Op. Cit., P. 68.

(٣٦)

Lowe., Op. Cit., P.P. 54 — 55.

(٣٧)

وكان القيصر ولهم يؤمن بان « الطريقة المثلى لمنع ايطاليا من الوقوع في احضان فرنسا انها تكون عن طريق مضاعفة الاماني الايطالية في شمالي أفريقيا . كذلك كان روديني Rudine يطلب مساندة المانيا للضغط على انجلترا من اجل تحالف بحرى ، ووافقت برلين شعورا منها أن مثل هذا التحالف سيكون أمثل ضمان ضد أى تكرار لسياسة قلب الأمواء الايطالية(٣٨) .

وقد أطلق روديني حملة من الشائعات تعطى انطباعا بان انجلترا قد ارتبطت من قبل مع ايطاليا في حوض البحر المتوسط ، ولم يحصل روديني مطلقا على اتفاقيته البحرية، وانزعج سولسبرى كثيرا من هذه القصص الغريبة ، لدرجة انه رفض الدعوة لمقابلة روديني في Ventiniglia حيث كانت كل من برلين وروما تضغطان عليه لحضورها .

وقد أثارت هذه الشائعات الاستفسارات المستمرة من جانب مجلس العموم البريطانى . وأنكرت وزارة الخارجية وجود ارتباطات عسكرية أو بحرية مع ايطاليا ، ولكنها اضطرت الى التأكيد على تبادل المذكرات التى تبودلت بين البلدين فى عام ١٨٨٧ لتأييد ايطاليا للمحافظة على الوضع الراهن فى حوض البحر المتوسط . ولكن سولسبرى لجأ الى أسلوب يغرى ويواسى به فشل روديني فأرسل الأسطول البريطانى فى حوض البحر المتوسط الى الموانئ الايطالية فى زيارة ودية ، كما رأينا من قبل(٣٩) .

وفى عام ١٨٩٢ اقتنع تورنيللى (Tornelli) - سفير ايطاليا بلندن - أن انجلترا لا يمكن أن ترتبط بالتحالف الثلاثى ، ورأى « أن من يعتمد على انجلترا كمن يبنى على الرمال »(٤٠) .

Sanderson., Op. Cit., P. 85.

(٣٨)

Ibid.

(٣٩)

Lowe., Op. Cit., P. 76.

(٤٠)

«Who builds on England build on sand»

وكان سولسبرى فى عام ١٨٩١ راغبا عن اغضاب فرنسا
أو الروسية . وقد نما هذا الاتجاه عند روزبرى Rosebury
الى ميل أكثر للتعاون مع فرنسا والروسيا بدلا من التحالف الثلاثى
وكان سولسبرى يرى أن فرنسا لا تشكل خطرا على انجلترا طالما
وجدت المانيا . وعلى هذا فان الموقف فى أوربا كان يناسب
سولسبرى تماما . وان التزام المانيا بالدفاع عن النمسا ، أعطى
انجلترا فرصة للمناورة . فانجلترا تستطيع الآن أن تحل محل المانيا
كدولة لها قدمها فى كلا المعسكرين ، وقد ساعد على ذلك انسحاب
بسمارك من مسرح السياسة الأوربية ، فقد جعل ذلك من سولسبرى
القائد الجديد للدبلوماسية الأوربية . وكان من نتيجة اتجاه
سولسبرى هذا بعض التناقضات . ففي عهد كريسپى كانت جهود
سولسبرى تهدف الى وضع حدود للمساندة البريطانية لاطاليا ،
خشية أن تستغل ايطاليا هذه المساندة فى مهاجمة فرنسا ، ولكن
الوضع قد تغير فى ١٨٩١ ، فرودينى وخليفته برن Brin لم تكن
لها الميول العدوانية التى لكريسپى . وفى نفس الوقت كانت
اتجاهاتها هى أن فتح الابواب تجاه باريس بسبب سوء الحالة
المالية فى ايطاليا من جراء التسليح وتحسين العلاقات مع فرنسا
سيفتح المجال لمساندة فرنسا المالية لاطاليا (٤١) .

أهداف سولسبرى من اتفاقيات البحر المتوسط :

ويرى مارلو أن حركة السياسة الأوربية خلال السنوات
الخمس (١٨٨٨ - ١٨٩٢) اتجهت نحو الاقلال من الاضرار
الدبلوماسية الخاصة بوجهة النظر البريطانية بالبقاء فى مصر ،
ومن جهة أخرى تقوية الرغبة الاستراتيجية لعمل ذلك . ومن الناحية
الدبلوماسية استقطبت التحالف الثلاثى (المانيا - النمسا - ايطاليا)
من جانب والتحالف الثنائى الأول (فرنسا والروسيا) من جانب
آخر .

ومن الناحية الاستراتيجية فان نمو التقارب بين فرنسا والروسيا — كما يتضح في الاستانة — كان يميل الى تقويض الأسس التقليدية للسياسة البريطانية في الشرق الأدنى . تلك السياسة التي كانت ترمى الى الضغط على الاستانة كوسيلة لحماية المواصلات البريطانية مع الهند ، وان احتمال ممارسة ضغط له فاعلية ، كان يعتمد في المقام الأول على المقدرة في ارسال قوة بحرية عبر الدردنيل للاستانة ، ولكن ذلك كان يبدو — بشكل متزايد — غير عملي نتيجة العداءة (الروسية — الفرنسية) اللتين تحالفتا ضد انجلترا في الاستانة . ورأى سولسبرى في عام ١٨٨٨ ضرورة وضع الاستعدادات ازاء التحالف (الفرنسي — الروسي) ، فان بحر المانش الانجليزي لا يمكن تركه بدون دفاع ، وأن أسطول البحر المتوسط كان أضعف من أن يتعامل مع السفن الحربية الفرنسية الموجودة آنذاك في طولون ، بصرف النظر عن ارسال عمارة بحرية للعمليات في المضائق أو بالبحر الأسود (٤٢) .

ذلك أن فرنسا لم تكف عن رصد الميزانيات للأسطول علاوة على أن الروسية قد دشنت ثلاث سفن حربية (٤٣) .

وفي خريف عام ١٨٨٨ توصل اجتماع مجلس الوزراء البريطاني الى أن القوة البحرية يجب أن تركز على أساس الفرض القائل بعداءة الروسية وفرنسا مجتمعتين ، وعلى هذا بدأت انجلترا في برنامج طموح وباهظ التكاليف خلال عشر سنوات لإنشاء وحدات حربية بحرية من أجل الاصلاح واستكمال النقص في الأسطول البحري البريطاني ، وفي نفس الوقت لم يتم التخلي عن سياسة الضغط على الاستانة (٤٤) .

وكان اهتمام سولسبرى في المقام الأول من وراء اتفاقات حوض البحر المتوسط ١٨٨٧ هو المحافظة على الوضع في البلقان

Marlowe., Op. Cit., P. 135.

(٤٢)

Cecil., Salisbury. Op. Cit., P. 187.

(٤٣)

Marlowe., Op. Cit. P. 136.

(٤٤)

والاستانة على ما هو عليه ، وقد تحقق ذلك فى ربيع ١٨٨٨ عندما علم القيصر باتفاقات حوض البحر المتوسط تقبل الوضع فى بلغاريا تكتيكيا وأدى هذا الموقف الذى اتخذه القيصر الى تخفيف حدة التوتر فى البلقان ، وحول التنافس الانجليزى الروسى الى صراع فى النفوذ لدى الباب العالى ، وبذلك أزال معظم أخطار الحرب (٤٥) .

وسعت فرنسا الى الضغط على السلطان لمنع من الانضمام الى التحالف الثلاثى وخوفته من مغبة انضمامه له وخطورة ذلك على امبراطوريته موحية اليه أن من أسباب قوة الباب العالى حتى ذلك الوقت هى استقلاله وحرية التى يحترمها العالم . وفى اليوم الذى سيرتبط فيه بقوة أخرى سيقع فريسة لهم ، وحذرته من أن التحالف الثلاثى معروفة أهدافه فى حوض البحر المتوسط وهى بعيدة عن أن ترضى السلطان وستكون حكومة السلطان أول ضحية فى المقام الأول لهذا التحالف . وحذرته الحكومة الفرنسية من مغبة ذلك خاصة من جانب روسيا (٤٦) . وفى نفس الوقت سعت ألمانيا للضغط على السلطان وزينت له استغلال الظروف المتاحة بالاتفاق مع ايطاليا وانجلترا ولكن سولسبرى لم يوافق على ذلك (٤٧) .

وبعد ذلك بعامين تركز التوتر فى غرب حوض البحر المتوسط فيما بين فرنسا وايطاليا بسلسلة من الأحداث هددت بإشعال نيران الحرب ولكن ذلك كان من وجهة نظر بريطانيا أقل خطورة من الصراع

Lowe., Op. Cit., P. 26.

(٤٥)

Flourmes à Montebello وزير خارجية فرنسا

Paris (٤٦)

(سفير فرنسا بالاستانة)

3-11-1887. D.D.F. T. 7. No. 633. Très confedntial

Hatzfeldt's memorandum to the Sultan 19-9-1891.

(٤٧)

G.D.D. Vol. 2. P.P. 88 — 89.

الذى كان على وشك الحدوث فى شرقى حوض البحر المتوسط الذى
ساد عام ١٨٨٧ (٤٨) .

ومنذ اتفاقات فبراير ١٨٨٧ كان هناك التزام تجاه ايطاليا
فى حالة مهاجمة فرنسا لها وطبيعة هذا الالتزام كانت غامضة على
أية حال ، فلقد نظر اليها الايطاليون على أنها تحالف عسكرى
والتي لم تكن كذلك بالتأكيد ، وكان سولسبرى ميالا الى نبذ فكرة
الالتزام وبشكل ما يمكن القول ان المسألة كلها كانت «ناورة
دبلوماسية بين لندن وروما وبرلين عام ١٨٨٨ (٤٩) .

وكان سولسبرى يرى عدم التورط فى تحالف ايطالى بينما
كريسبى وبسمارك ارادا استغلال الخطر المتزايد من جانب فرنسا
لتنمية التفاهم والتقارب الذى حدث عام ١٨٨٧ أو تحويله الى تعهد
حازم (٥٠) .

ولقد تأكد لسولسبرى أن تواجد بريطانيا المستديم فى مصر
هو الاجابة المحتملة للتيارات السائدة فى حوض البحر المتوسط .
ففى عام ١٨٨٧ وبينما كان درمندولف مستمرا فى مفاوضاته احس
سولسبرى بضعف الاسطول البريطانى ودخل فى اتفاق بحرى
ثلاثى مع النمسا وايطاليا لحماية تركيا ضد الروسيا (٥١) .

وقد أخبر سولسبرى كرومر فى فبراير بأن الفرنسيين يتطلعون
الى حرب مع انجلترا كأرخص شيء بين البدائل الثلاثة . واشتكى
سولسبرى أيضا بأنهم غير معقولين ولديهم كراهية شديدة ضد
انجلترا (٥٢) .

Lowe., Op. Cit., P. 26.

(٤٨)

Ibid., P. 27.

(٤٩)

Ibid

(٥٠)

Marlowe., P.P. 135 — 6.

(٥١)

«They are so unreasonable and have so much
incurable hatred to England». Ibid.

(٥٢)

هذا وكان للتقارب الألماني الانجليزي في أفريقيا والايطالى الانجليزي في حوض البحر المتوسط اثرهما في قيام تفاهم (روسى - فرنسى) في ٢٧ أغسطس ١٨٩١ بعد سقوط بسمارك . وأنهى هذا التفاهم عزلة فرنسا ، وشجع على العمل على سيادة نفوذها في البحر المتوسط وأن تتبنى البرنامج البحرى للسنوات العشر وبدأت في تحصين ميناء بنزرت (كما رأينا) باعتبارها « طولون أفريقيا » « African Toulon » القريبة من مضائق صقلية ، وأن تمول مشروع سكة حديد سيبيريا ، ذلك الخط الحديدى الذى صدق عليه القيصر بمرسوم ١٧ مارس ١٨٩١ لبناء خط حديد سيبيريا الذى يبدأ من ميناء فلاديفوستك (٥٣) .

وكان للتهديد الذى تعرضت له الدردنيل في سبتمبر ١٨٩١ وتبعه استخدام الاسطول الروسى المتزايد للسفن السريعة والمسلحة، ورقض سولسبرى في ١٣ أغسطس بحث طلب تركيا الجلاء عن مصر ، وتلميحات الألمان باحتمال استيلاء الروس على قناة السويس، هذا علاوة على قيام الروسيا بشراء أعداد كبيرة من أسهم شركة قناة السويس ، كل ذلك أدى الى زيادة المخاوف البريطانية . وقامت انجلترا بمظاهرة بحرية في البحر الايجى في ١٣ سبتمبر ١٨٩١ بهدف تحذير تركيا من السماح للروسيا بجعل ممرات الدردنيل طريقا بحريا لأسطول الروس . وكان المنشور الذى أصدره الباب العالي في ١٩ سبتمبر قد سمح على أية حال للأسطول الروسى باستخدام الدردنيل بشرط عدم نقله جنودا . وأعقب هذا المنشور تحصين تركيا للدردنيل في عام ١٨٨٩ والذى كان من الواضح أنه عمل موجه بالدرجة الأولى ضد بريطانيا ، وقد أدى هذا التهديد الروسى الجديد الى بعث اقتراحات انجليزية الى مشروع سكة حديد وادى الفرات كعمل وقائى للطريق الى الهند (٥٤) .

Farnie., Op. Cit., P. 43.

(٥٣)

Ibid.

(٥٤)

المنادون بنفذ سياسة الاعتماد كلية على طريق قناة السويس كطريق وحيد للهند :

وزادت المساندة غير الرسمية بالاعتماد أكثر على طريق الكاب كطريق حقيقى لانجلترا الى الهند (as our true route to India) ومصالحة روسيا بالتنازل لها عن الاستانة ، ولاسترضاء فرنسا بالجلاء عن مصر . فالمسألة فى نظرهم ليست الهند وانما الاصرار على طريق واحد معين الى الهند ، فان ذلك يربط بريطانيا ويقيدها بسلاسل مع المشاكل الخاصة بالمسألة الشرقية المتفجرة والمليئة باحتمالات خطيرة قد تؤدى الى كوارث (٥٥) . فقد توصل بعض خبراء البحرية الى أن قناة السويس قد قصرت المسافة الى الشرق لكل الأعداء المحتملين وأن القناة لا تحتاج الا لقوة بسيطة لغلقتها أكثر من ابقائها مفتوحة ، وأنه من المفيد جدا لبريطانيا عندما تكون مغلقة فى وجه أعدائها (foes) . وهكذا عادت البحرية الى السياسة السلبية التقليدية لبالمرستون Palmerston لأنها لم يكن فى مقدورها السيطرة على البحر المتوسط والبحر الأحمر ضد فرنسا بدون تحالف مع ايطاليا كبديل لأسطول بحرى ضخم . وفى حالة الحرب فقد تؤدى الضرورة الملحة لسلامة وتأمين تجارة بريطانيا الى تحويلها الى سفن المحايدىين ، كما تحرم السفن البريطانية من استخدام القناة . وكذلك لا تستطيع البحرية البريطانية الا بناء على الثلاثين طرادا من الطراز الاول والتي قد تكون ضرورية لحماية التجارة فى حالة الحرب فى المنطقة الواقعة ما بين انجلترا وميناء بورسعيد ، ويكون لزاما تحطيم كل الأسطول الفرنسى واعادة فتح طريق القناة للسفن البريطانية ، كذلك أنكرت البحرية الأهمية الحيوية للتجارة البريطانية للقناة التى حملت فى عام ١٨٨٥ وبلغت ١٢٠ مليون جنيه استرلينى أو ١٦٤٪ من القيمة الاجمالية للتجارة البريطانية والتى بلغت ٦٤٢٥ مليون استرلينى (٥٦) .

Ibid. P.P. 332 — 333.

(٥٥)

Ibid.

(٥٦)

ولذلك توصل خبراء البحرية الى ان على بريطانيا اغلاق قناة السويس في وجه حركة الملاحة بها في حالة نشوب حرب وذلك عقب ارسال التعزيزات الى الهند والاعتماد على طريق رأس الرجاء الصالح أو حتى على طريق كندا - الباسيفيكي C.P.R. ، وأن على بريطانيا أن تتولى حماية ومسئولية القناة لاستبعاد الجميع فيما عدا الدول الصديقة وفي مواجهة معارضة روسيا وفرنسا ، بالتحصينات في بورسعيد والسويس ، وبضخ سفن حربية بالاسماعيلية وبعض سفن الحراسة ، وقيام بريطانيا بإدارة القناة وبذلك تستطيع منع أعدائها من المرور بالقناة الى البحار الشرقية وإيقاع الأذى بهم أكثر مما سيقع عليها هي نفسها (٥٧) .

وأعادت الحكومة البريطانية الوثام بين البحرية والخطوط الملاحية للسفن البريدية وصدقت على المناورات البحرية السنوية لأول مرة وأنشأت (لجنة الدفاع عن المستعمرات) Colonial Defence Committee

كذلك اهتمت بتقوية دفاعات عدن وكراتشي وبمباي وسنغافورة ومدينة الكاب في عام ١٨٨٦ وضمت جزيرة سومطرة الى عدن في ٣٠ أكتوبر ١٨٨٦ وأضافت ٣٠ ألف جندي بريطاني الى القوة الدائمة للجيش الهندي وأنشأت خطا حديديا سريعا ونظاما للطرق للتركيز الاستراتيجي للجنود في الحدود الشمالية الغربية وأدى تهديد هذه الحدود لاعادة احياء فكرة سكة حديد الفرات اعتبارا من ١٨٨٥ . وكان الخوف من حرب مع روسيا قد أدى الى ارسال سفينة نقل الجنود Euphrates الى ميناء كراتشي لأول مرة في ٦ مارس ١٨٨٦ وأدى بالحكومة البريطانية لنقل الجنود في عام ١٨٨٦ وبذلك أضافت للبحرية البريطانية تعزيزا لسفن نقل الجنود التي استخدمت أكثر من عشرين عاما (٥٨) .

ولم يكن سولسبرى يسمح للروسيا بالسيطرة على الاستانة لأنها بذلك يصبح فى مقدورها اعاقه استخدام طريق قناة السويس الى الهند ، الا فى حالة وجود « سلام راسخ » Profoundest peace وقد جعلت كل هذه الأزمات ديلك Dilke يؤكد فى عام ١٨٨٩ أن القناة تعتبر وسيلة مواصلات فى الحرب حساسة للغاية تماما مثل خيوط العنكبوت (٥٩) .

وانتهت الأدميرالية الى أنها لا تستطيع مساندة السياسة التقليدية للحكومة والخاصة بالمضايق فى مواجهة القوة الساحقة للأسطول الفرنسى ولا حتى يمكن ضمان أمن حوض البحر المتوسط عن طريق التحالف مع ايطاليا ، وتخلت عن سياستها الخاصة بالبحث عن السيادة على الأسطول الفرنسى فى البحر المتوسط ، وعلى ذلك شجعت الرأى القائل بالانسحاب من حوض البحر المتوسط أو حتى تسليم جبل طارق نفسه (٦٠) .

استراتيجية الأسطول البريطانى فى حوض البحر المتوسط :

وكانت استراتيجية بريطانيا البحرية فى حوض البحر المتوسط عام ١٨٨٨ هى حصار طولون فى حالة الحرب . وذلك ان هجوم روسيا وفرنسا سيتركز على مهاجمة التجارة البريطانية ، فلن يبحث جنرالات فرنسا أو الروسيا البحريين عن معركة مع الأسطول البحرى البريطانى لتدميره ، وسيقتصر أسطولهم البحرى المماثل على حماية سواحلهم ومياهم الاقليمية .

وكان لدى فرنسا ١٤ سفينة حربية فى حوض البحر المتوسط . وعند حصار طولون يجب أن تكون النسبة ٣ : ٢ أى لابد من وجود ٢١ سفينة وعلى هذا أوصى خبراء البحرية البريطانية بزيادة أسطول البحر المتوسط . وفى حالة عدم وجود قواعد بحرية صديقة ومناسبة فان مالطة وجبل طارق ستكونان قاعدتين للأسطول الذى سيقوم

بعملية الحصار ما لم يستول على مراكز مؤقتة للتزود بالفحم في كورسيكا ، وهذا سيؤدي الى غياب $\frac{1}{3}$ القوة ، من السفن للقيام بالتزود بالوقود ، عندئذ فان أهمية النسبة (٣ : ٢) غير مطلوبة فسينترك في طولون عندئذ قوة متساوية (٦١) .

وقد قسم الاسطول البريطاني في البحر المتوسط . الى قسمين وذلك عام ١٨٩٠ — لحماية نفسه من خطر الهجوم المفاجيء Coup de main فالأول تمركز في جبل طارق والثاني في مائطة وعندما تازمت العلاقات الفرنسية الانجليزية بسبب المسألة المغربية (يونية ١٨٩٤) أرسل الأسطول الى مداخل البحر المتوسط ، وكانت طولون اكثر قربا لجبل طارق من مالطة وكان تمركز الاسطول في جبل طارق قد وجد قبولا من خبراء البحرية البريطانية منذ عام ١٨٨٨ لحصانتها . وانه اذا اتجه الأسطول الفرنسي شرقا عندئذ يغادر الأسطول الانجليزي جبل طارق ، ويتهيا للعمل . واهم شيء بالنسبة لهذه الاستراتيجية هو الا يدع للأسطول الفرنسي القوى المتمركز في طولون أن يكون غرب الأسطول البريطاني في البحر المتوسط بأية حال من الأحوال (٦٢) .

وتلقى الأسطول البريطاني تعزيزاته من انجلترا مباشرة ، وتجمع في مالطة ، وذلك لحماية قناة السويس ومصر ، في نفس الوقت والاستعداد لمواجهة العدو ، وهذا سيقول من الخطر على جزء من الطريق الى الهند للسفن التجارية بحوالي ٧٠٠ ميل . وتبدو أهمية منع الأسطول الروسي في البحر الأسود من اللحاق والاتقاء بالأسطول الفرنسي (٦٣) .

وأدى افتتاح قناة كييل للملاحة في ربيع عام ١٨٩٥ الى تغيير في الظروف الاستراتيجية الى حد كبير وأجبر فرنسا على استبقاء

Marder., Op. Cit., P.P. 111 — 129.

(٦١)

Ibid. P.P. 154, 212.

(٦٢)

Ibid. P. 213.

(٦٣)

جزء كبير من الأسطول في الشمال ، وتم تدعيم قوتهم البحرية الشمالية بسفینتين حربيتين متماثلتين (٦٤) .

ورأى خبراء البحرية البريطانية ان طريق البحر المتوسط محفوف بالمخاطر في حالة الحرب ، ويجب على السفن التي لاتستطيع الدفاع عن نفسها ان تتخلى عنه ، وقد نشأت تلك الظروف بعد عام ١٨٨٨ . ومن الخطورة بمكان بالنسبة للسفن التجارية المرور في البحر المتوسط أمام بنزرت والجزائر ووهران أمام فخاب زوارق الطوربيد الفرنسية على سواحل البحر المتوسط الجنوبية الموجودة عندئذ على جانبهم الأيمن . والرأى الغالب لرجال البحرية انه في حالة الحرب مع فرنسا فلن تستطيع انجلترا منع الأعداء من غلق القناة (٦٥) .

ولم تكن هناك خطورة على التجارة البريطانية في الجزء الشرقى من حوض البحر المتوسط ، فعلى السفن التجارية اتباع طريقها العادى . أما بالنسبة للجزء الغربى ففي حالة نشوب حرب مع فرنسا فان التجارة البريطانية ستتعرض لمخاطر من قواعد الأسطول الفرنسى في كورسيكا والساحل الأفريقى ، وعلى هذا فمن المستحسن للسفن التجارية - ذهابا وإيابا - فيما بين مالطة وجبل طارق أن تلتزم بخط معين يقع تقريبا في منتصف الطريق بينهما ، مستفيدين من المياه المحايدة كلما أمكن ذلك (٦٦) .

وأكد خبراء البحرية أيضا أنه من السهل بمكان على أية سفينة معادية تعبر قناة السويس تقوم عن طريق انحراف بسيط في عملية القيادة أن تجنح أو تغرق في القناة ، وإذا ما حدث ذلك في

(٦٤) افتتحت قناة كيبل للملاحة في ٢١ يونية ١٨٦٥ وتقع شمال ألمانيا وتمتد من ميناء كيبل حتى مصب نهر الألب وتصل بحر البلطيق ببحر الشمال وطولها ٩٨٧ كم وعرضها يتراوح ما بين ١٠٢ و ٢١٤ مترا وعمقها ١١ مترا .
Marder, Op. Cit., P. 225. (٦٥)

Ibid. P. 101. (٦٦)

مكان أو مكانين صخريين في القناة فان مسألة تنظيف المجرى الملاحي من هذه السفينة ، الجانحة أو الفارقة ، سيصبح أمراً عسيراً وتستغرق وقتاً ويصبح الحصار عندئذ مستمراً ، وتبدو الصعوبة هنا في منع أو حماية ممر مائي ضيق مثل قناة السويس من الحصار عن طريق ما يشبه الحادثة مثل صدام سفينة بأخرى أو جنوحها على الشاطئ أمراً يصعب منعه وأن الطريقة الوحيدة للوقاية أو الحراسة لمنع هذا العمل الكريه هو الاستيلاء على القناة ووضع حراس على كل باخرة تعبر القناة . وأكد الريان Hall استحالة مثل هذا العمل ، فلا يمكن للدول المحايدة السماح بمعاملة سفنها مثل تلك المعاملة وأعلن خبراء البحرية أمثال أدميرال فريمانتل : Fremantle وباتينبرج (Battenberg) وهوبكنز (Hopkins) باقتناع تام إيمانهم في عام ١٩٠٤ . أنه من الصعوبة الشديدة الاحتفاظ بالقناة مفتوحة ومرور البضائع في محاذاة الساحل الشمالي الأفريقي (٦٧) .

واجتمع رأى خبراء البحرية على أنه في حالة الحرب يجب التخلي عن طريق قناة السويس إلى طريق الكاب أو « كندا - الباسفيكي » (٦٨) .

ولم يكن تحويل التجارة بالأمر السهل ولكن اكتنفته خطورة بالغة ، فليس الأمر في كون طريق الكاب أطول ولكن المشكلة أن السفن قد صممت لكي تعبر قناة السويس . ومنذ أن تمت تسهيلات التزود بالفحم الموجودة في طريق قناة السويس ، بينما على طريق الكاب فانه سيكون من الخطورة بمكان للسفينة السير في هذا الطريق لأن محطات الوقود غير متوفرة فيه (٦٩) .

ولم توافق البحرية البريطانية على جعل طريق البحر المتوسط مفتوحاً للتجارة البريطانية في فترة الحرب حتى لا تواجه الصعوبات،

Marder., P.P. 225 — 6.

(٦٧)

Ibid. P. 226.

(٦٨)

Ibid.

(٦٩)

لأنه من مسئولية البحرية (إبان الحرب أو قبلها) حماية معظم التجارة لتتمكن من المرور في سلام (٧٠) .

وأوضح تقرير اللجنة الملكية لامدادات الغذاء :

«The Royal Commission on food supply»

انه في حالة حرب مع فرنسا في البحر المتوسط فان للنشاط البحري سوف يتركز في غربي حوض البحر المتوسط حيث ستكون معظم سفن الأسطولين في هذا الجانب بأعداد كبيرة ، عندئذ سيكون في مقدور الاسطول الفرنسي مهاجمة السفن التجارية أثناء مرورها (٧١) .

وأن الهجوم المباغت على القناة بمعرفة دولة أجنبية أمر غير عملي ، واغلاق القناة سهل للغاية ، وليس في مقدور الفرنسيين مهاجمة مصر بدون مخاطرة عظيمة لأنفسهم . وتقرر في عام (١٨٩٣ - ١٨٩٤) من حيث المبدأ أنه يمكن حماية مداخل قناة السويس في حالة الحرب حتى يمكن ابعاد الأعداء خارج البحر الأحمر ، عندئذ يمكن للانجليز وحدهم استخدام القناة (٧٢) .

ولا تستطيع وزارة البحرية البريطانية استبقاء عمارة بحرية لفترة طويلة لحماية مصر والقناة . وحث ريكارد Richards في نوفمبر ١٨٩٤ على اتخاذ اجراءات وقائية عن طريق بناء حوض في موريشيوس ، يكون ضروريا في حالة اغلاق طريق القناة . وجاءت التقديرات في عام ١٨٩٦ بعمل مبدئي في أحواض السكاب وموريشيوس (٧٣) .

Ibid.

(٧٠)

Ibid. Footnote. No. 4; P. 226.

(٧١)

Ibid.

(٧٢)

Ibid. P. 227.

(٧٣)

وقد تبني هذا الرأي أصحاب مدرسة البحر المتوسط ، وهو أنه لضمان سيادة بحرية لانجلترا في حوض البحر المتوسط يجب استبقاء أسطول بحري مساو للأسطول الفرنسي على الأقل وتحسين القواعد البحرية البريطانية واحواض السفن في البحر ، وخطورة الاعتماد على مساعدة الاحواض في بريطانيا أنه قد يؤدي الى هزيمة ساحقة لبريطانيا والطرء من حوض البحر المتوسط (٧٤) .

ورغم كون طريق السويس الهند هو الطريق الأسرع ، إلا أنه معرض للهجوم في حالة الحرب وعلى هذا ظل طريق الكاب هو الطريق العسكري الأكثر أمنا (٧٥) .

هذا وقد أجبر ظهور الأسطول الروسي في البحر المتوسط بريطانيا على إعادة النظر في قيمة طريق السويس الذي تهدد أيضا من جانب ازدياد قوة فرنسا البحرية والبحرية بعد الحرب ، وأيضا بسبب عزلة بريطانيا عن أي تحالف قاري (١٨٨٦) . وظهر في هذه الفترة جدل وخلاف بين الرأي العسكري والبحري ، فقد فسر الجنود القول المأثور « الوقت من ذهب » : (Time is money) الى الوقت هو النصر (Time is Victory) . وقد خدرتهم المزايا الضخمة للطريق البحري المختصر عبر قناة السويس للتحركات العسكرية والبحرية . وأكد البعض أنه إذا مد خط من نهاية الأرض الى رأس كومورين Cape Comorin (جنوب الهند) فإن منتصف هذا الخط تقريبا هو قناة السويس . وبالنسبة للأسطول فإن اختصار المسافة أقل أهمية بكثير من صراع أو حرب على طول طريق يمكن السيطرة عليه والتحكم فيه من الأرض بسهولة أكثر من البحر . فالبحار الضيقة فيما بين طارق وعدن - تكاد تشسبه قناة طويلة

Ibid. P. 210.

(٧٤)

«Although the Suez route to India and beyond was quicker, it was more vulnerable. Therefore the Cape still remain the best».

(٧٥)

Richard Shannon, The Crisis of Imperialism. P. 164.

تخترق أرضاً مغلقة بمضائق — حيث السيطرة البريطانية قد ارتكزت بصفة أساسية فى مناطق محلية ، وبذلك يمكن تهديد بريطانيا إذا كانت هناك عداوة أوربية لانجلترا فان ذلك يمثل أخطر التهديدات لها ، فهذا الطريق البحرى المحاط بالأرض (That land blocked route) لا يمكن الاعتماد على أن يظل مفتوحاً دون القوة المركزة التى لا يمكن التفاوضى عنها ، وما لم يتخل الأسطول عن الدفاع عن المياه الإقليمية لانجلترا أو زيادة قوتها لمستوى لم يسبق له مثيل ، فقد تتعرض بريطانيا للقوى البحرية المعادية لكل من فرنسا والروسيا ذلك أن الطريق يسهل على سفن الطوربيد القيام بعمليات بحرية من موانئ أسبانيا والجزائر وصقلية (٧٦) .

وكان جلدستون وزعماء حزب الأحرار فى الحكومة البريطانية أمثال كيمبرلى وجرانفيل ودربى يدركون تمام الإدراك هذه الحقائق . ولم يحاول جلدستون استبعاد العامل الاستراتيجى لطريق الكاب (٧٧) .

وأدت الأزمات البحرية فى حوض البحر المتوسط ، وتقارب روسيا وفرنسا ، وتمركز الأسطول الفرنسى فى طولون الى احتدام النقاش بين الساسة ورجال البحرية ، وطلب رجال البحرية أنه لضمان السيادة البحرية فى حوض البحر المتوسط بالنسبة لدولتين كبيرتين فى العالم فرنسا وروسيا فانه نتيجة لذلك صدر مرسوم الدفاع البحرى لعام ١٨٨٩ (Naval Defence Act 1889) الذى قرر برنامجاً لبناء قطع حربية حديثة خلال خمس سنوات . وكان هذا المرسوم علامة على تصميم بريطانيا الدفاع عن مصالحها كدولة عظمى بدخولها سباق التسلح البحرى .

وقد أكد سولسبرى فى عام ١٨٨٧ أن بريطانيا تنقصها القوة لتحقيق الاتفاقيات وجادل العسكريون فى أن القاهرة أهم من

Farnie., Op. Cit., P.P. 331 — 2.

(٧٦)

Richard Shannon, Op. Cit., P. 164.

(٧٧)

الاستتانة ، وكان سولسبرى مازال غير مستعد لقبول ذلك حتى على الرغم من التخلي عن فكرة الجلاء عن مصر ، فإنه أعطى ادميرالات البحرية مزيدا من السفن الحربية (فى مرسوم ١٨٨٩ المذكور) ليتجنب ممارسة «دبلوماسية الخداع» «A diplomacy of bluff» (٧٨)

وهاجم قواد البحرية ثانية وتمسك بالدفاع عن المضائق التى جاءت فى اتفاقات حوض البحر المتوسط ، وقاوم سولسبرى ضغط حزب الأحرار لاتباع سياسة العزلة (٧٩) .

المظاهرة البحرية الروسية - الفرنسية فى البحر المتوسط :

التهديد البحرى لعامى ١٨٩١ ، ١٨٩٣ :

وكان الموقف فى حوض البحر المتوسط ١٨٩١ ، ١٨٩٣ خطيرا فقد انزعجت الحكومة والبحرية البريطانية من مسألة نشوب حرب بحرية ضد روسيا وفرنسا اللتين زادتتا من معدل بناء اسطوليهما البحرى بدرجة كبيرة . وكان الموقف فى حوض البحر المتوسط عام ١٨٩١ (٨٠) ، طبقا للتقديرات البحرية البريطانية كالاتى :

تكونت قطع الأسطول البريطانى من ١١ سفينة حربية من طراز قديم بمقارنتها بالوحدات البحرية الفرنسية الموجودة فى ميناء طولون ، بالإضافة الى أن ايطاليا التى من المفروض أن تعتمد عليها بريطانيا ، كانت عائقا أكثر من نفعها لبريطانيا (٨١) .

وقد أعقب الاتفاقية الروسية الفرنسية فى ١٨ أغسطس ١٨٩٢ ، صدام انجليزى - فرنسى فى بانجوك (فى ٢٨ يوليو ١٨٩٣)

Ibid P 263

(٧٨)

Ibid.

(٧٩)

(٨٠) انظر ص ٢٦٤ من الموقف عام ١٨٩١ فى البحر المتوسط .

Lowe., Op. Clt., P.P. 45, 86.

(٨١)

وأعلان روسيا في ٦ أغسطس عن نواياها في إرسال عمارة بحرية الى طولون . وقامت البحرية البريطانية بتقوية الأسطول الموجود في الصين بإرسال سفينة حربية من الطراز الأول من البحر المتوسط في ٨ أغسطس ووقعت عقد بناء السفينة الحربية Renoun ويبلغ غاطسها ٢٦٣ قدم حتى تستطيع عبور قناة السويس والانهيار الآسيوية . وتهددت السيادة البحرية البريطانية عندما رسا أسطول بحر البلطيق الروسى في طولون (١٣ أكتوبر ١٨٩٣) ولحق بهذا الأسطول سفينة حربية روسية أخرى عبرت المضائق (٨٢) .

وهكذا تحطمت أنظمة اتفاقات البحر المتوسط وتهددت سواحله الغربية والشرقية ، وأصبح حوض البحر المتوسط مكان التقاء الدولتين اللتين طوقتا ألمانيا وبالتالي أحاطتا بالتحالف الثلاثى بحرا وبراً . وانتهت السيادة الألمانية فى أوربا وتحطم الأمن البسماركى - الصديق الوحيد لبريطانيا فى القارة - وهددت هذه المظاهرة البحرية (الفرنسية - الروسية) بريطانيا أكثر من ألمانيا . والتي برهنت بوضوح امكانية اقتسام السيطرة البحرية ، وزادت من الضغط على الأسطول البريطانى بكل المقاييس .

وكانت مفاتيح البحر المتوسط (مازالت كما هى) مداخله المتحركة فيه - وليست الحركة بداخله (٨٣) .

وعلى هذا فان السيطرة على قناة السويس حتى ولو كانت دفاعا عن اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ أصبحت بدون جدوى من غير السيطرة على كل الطريق البحرى . ولم يكن فى مقدور الأسطول البريطانى هزيمة الأسطول الفرنسى وإعادة فتح طريق البحر المتوسط فى حالة الحرب بدون وجود (من ٦٠ الى ٧٠) سفينة حربية إضافية (٨٤) .

Farnie., Op. Cit., P. 436., Cf Marder., Op. Cit.; (٨٢)

P. 177 — 8.

Farnie., P. 436. (٨٣)

Ibid. (٨٤)

هذا وكان التهديد البحري لعام ١٨٩٣ قد قوى الروابط بين الأسطول البحري الحربي والخطوط الملاحية البريدية . وجدت الاهتمام بخط سكة حديد الباسفيك «Canadian Pacific Railway» الذي يربط موانئ الباسفيك ويجعلها الأقرب إلى الصين مع موانئ الأطلنطي الأقرب لأوروبا - ذلك الخط الذي يحيط بالكرة الأرضية خلال ٣٧ يوما أو حتى ٤٦ يوما ويحمل الجنود في أمان من كل أخطار الهجوم إلى سنغافورة أو حتى إلى الهند في أربعين يوما . كما شجع الشركات الملاحية P & O و Union Line و Shaw Savill على ضرب الأرقام القياسية . فقد حملت السفينة Oriental البريد من لندن إلى هونج كونج في ٢٣ يوما و ١٦½ ساعة كما حملت السفينة Himalaya البريد إلى بمباي خلال عشرة أيام و ٢١ ساعة من ميناء برينديزي ، وخلال ثلاثة عشر يوما من لندن (٨٥) .

وأرسلت بريطانيا أسطول المانش إلى جبل طارق في نوفمبر ١٨٩٣ (٨٦) ، وعينت قائداً بحرياً بدلاً من نائب أميرال ، لقيادة أسطول البحر المتوسط . وبعد التحالف السري الروسي - الفرنسي (يناير ١٨٩٤) أصبحت مألطة معرضة لتهديد الهجوم المشترك على يد الأسطول الفرنسي من الغرب والأسطول الروسي من الشرق وهاجم حزب المحافظين جلدستون بالنسبة « للتقديرات البحرية » « Naval Estimates » وبأسئلة جلدستون أصبح في الامكان تبني برنامج السنوات الخمس - السري - وتحصين جبل طارق ومألطة .

وبعد نجاح السفينة الحربية البريطانية Centurion (ذات غاطس ٢٧½ قدم) في عبور قناة السويس (١٦ - ١٧ مارس) في طريقها إلى الصين ، قررت البحرية في (١٠ مايو ١٨٩٤) حماية

Ibid. P.P. 436 — 7.

(٨٥)

Holstein to Hatzfeldt., 14-7-1893., G.D.D. Vol.

(٨٦)

2. P. 159.

مداخل قناة السويس فى حالة الحرب ، من أجل منع السفن المعادية من الوصول للبحر الأحمر ، بينما تسمح باستخدام القناة للسفن البريطانية . وبعد اقتفاء أسطول البحر المتوسط أثر أسطول طولون فى مناوراته البحرية (٣ — ٥ أغسطس ١٨٩٤) فى بحر ايرلندا أعلنت البحرية البريطانية فى ٤ أكتوبر أن أسطول المانش سوف يقضى الشتاء فى جبل طارق وسعت الى تفادى الوقوع فى كارثة حرب حقيقية (٨٧) . وبعد كشف وجود التحالف الفرنسى - الروسى وصلت المناقشات حول استراتيجيات حوض البحر المتوسط فى بريطانيا الى قممها فى ربيع عام ١٨٩٥ عندما حدث ليرد كلوث Laird Clowes بالانسحاب السريع للأسطول البريطانى من البحر المتوسط — « بقضه وقضيضه » : «Bag and Baggage» — لأن قناة السويس لا يمكن الحفاظ عليها مفتوحة فى مواجهة أى عدو وحتى لو أدى الأمر الى وضع ضفتى القناة فى قبضة كل قوات الامبراطورية المسلحة . ورأى أن طريق انجلترا الملاحى هو عبر المحيط أو الأرض البريطانية وليس عبر حفر فى أرض الآخرين : «Not through other people's ditches» (٨٨) . ويقصد بالحفر هنا قناة السويس . وأصبح حوض البحر المتوسط شبحا لسانة وقواد البحرية فى انجلترا (٨٩) .

هذا وفد عارض كثير من المسئولين فى البحرية البريطانية هذه النصيحة أمثال سبنسر Spencer وادميرال ريكارد ، وباعتبارهم ربابنة كانوا قد قاموا بعملية مسح ودراسة للقناة فى عام ١٨٧٠ . وكانت البحرية البريطانية بين الحين والآخر تقوم بعملية مسح لقناة السويس بعمل جسات لداخلها لدراسة عمقها وحالتها الفنية (٩٠) .

Farnie., Op. Cit., P.P. 436 — 7. (٨٧)

Ibid. P. 437. (٨٨)

Marder., Op. Cit., P. 210. (٨٩)

Stokes to Derby., 11-11-1874. Parl. Pap. Egypt. (٩٠)

2 (1876). No. 40. P. 30.

Tentreden to admiralty, 6-11-1874., Parl. Pap. Ibid. No. 39.

فقد كلفت الحكومة البريطانية وزارة البحرية بدراسة عمق القناة وعمل جسسات عند مدخل ميناء بورسعيد فقامت السفينة : Shearwater بهذا العمل (٩١) .

وكانت هذه الدراسة والأبحاث التي قام بها قادة البحرية البريطانية والسفن البحرية البريطانية لدراسة القناة ومداخلها قبل الاحتلال ما هي الا تمهيد لعملية دراسة عسكرية ميدانية لقناة السويس تمهيدا للوقت الذي يتم فيه الغزو البحرى للقناة (٩٢) .

كذلك أكد جورج كلارك «Georg Clarke» (٩٣) أن التخلي عن كل المحاولات للدفاع عن طريق قناة السويس سوف يهز الأساس الذي تقوم عليه الامبراطورية وسيعرض للخطر ولاء معظم المستعمرات واقترح كلارك امكانية الدفاع عن القناة بوضع حراس على كل السفن التجارية التي تعبر القناة - كما سبق ذكره - ورفض كلويز Clowes هذا الرأي لأنه غير مجد ما لم تعبر السفن بدون أفراد على ظهرها أو على حوض جاف أو على برطوم لمنع الاتصال بين السفينة والقناة (٩٤) .

وقد أثارت الأزمات البحرية لعام ١٨٩٣ و ١٨٩٥ الحماس القومى فى إنجلترا من أجل تعزيز الأسطول وقدم سبنسر رايه بمواصلة السياسة البحرية من ١٨٩٣ وعلى هذا وضع الأسطول فوق كل الاحزاب وأنشئت « عصابة البحرية » Naval League فى عام ١٨٩٤ (٩٥) .

(٩١) Tf. Stokes to admirality op. cit., No. 41.

(٩٢) السيد حسين جلال ، الصراع الدولى ص ٢٨٥ .

(٩٣) عمل أمين سر « لجنة الدفاع عن المستعمرات » ١٨٨٥ - ١٨٩٢ .

(٩٤) Farnie., Op. Cit., P. 437.

(٩٥) Ibid.

مشروع سكة حديد بغداد كطريق بديل ومناقس لقناة السويس :

وأمام الظروف الاستراتيجية في البحر المتوسط ونظرا للدوافع الاستعمارية التي شكلت السياسة الدبلوماسية والاستراتيجية البحرية البريطانية في حوض البحر المتوسط برزت الى السطح مسألة « مشروع سكة حديد بغداد » وضرورة السيطرة عليه .

برزت مسألة سكة حديد ميزوبوتاميا في انجلترا بعد فتح قناة السويس ١٨٦٩ وبعد أن توغل الروس في الشرق الأدنى وتحكمت فرنسا في كل الطرق المائية المختصرة للهند . كل ذلك اثار بشدة الاهتمام بالحافطة وتأمين خطوط مواصلات انجلترا مع الهند . واقتراح أحد البريطانيين في عام ١٨٧٠ بناء خط حديدي بين الاسكندرونة عبر حلب والموصل حتى بغداد والبصرة ، وهذا الخط سوف يجعل بريطانيا لا تعتمد على قناة السويس الفرنسية ، ويعطيها طريقا بديلا للشرق ، ويجعل أيضا من السهولة والسرعة نقل الركاب والبريد والجنود الى الهند وحشد الكثيرون هذا الخط من وجهات نظر مختلفة وشكلت لجنة خاصة في مجلس العموم البريطاني برئاسة متافور نورثكوت - لدراسة وكتابة تقرير عن الموضوع بأكمله : وهو انشاء خطوط حديدية بين البحر المتوسط والبحر الاسود والخليج الفارسي ، وجاء بتوصية اللجنة ان انشاء خط حديدي عبر ميزوبوتاميا أمر حيوي وضروري للامبراطورية وقدرت تكاليف المشروع بمئيرة ملايين جنيه استرليني . وكانت الحاجة لطريق بديل للهند ، بدلا من قناة السويس ، قد استبعدت بعد شراء ذرائيل لأسهم قناة السويس ١٨٧٥ وازدياد المصالح البريطانية في شركة قناة السويس (٩٦) .

وظلت مشاريع الخطوط الحديدية هذه لمدة ٤٠ عاما وعلى مراحل وفترات متقطعة ، خصصت للبحث والمناقشة . وفي العقدين

Earl., Edward, Turkey, The Great Powers and the (٩٦)
Bagdad railway. A study of imperialism Russel. P.P. 177 — 8.
1966.

الأخيرين للقرن التاسع عشر ازداد اهتمام المانيا ومصالحها في الامبراطورية العثمانية ، فوق البنك الألماني (١٨٨٨) اتفاقية مد سكة حديد حيدر باشا بمسافة ٤٨٥ ميلا الى أنقره ، فقد افترض أن الخط المذكور سيمتد الى بغداد والخليج العربي ، أو بالأحرى سيمتد الى بوابة الهند . وكانت وزارة الخارجية البريطانية قد اكدت قبل حوالي ثلاث سنوات على الأهمية السياسية لكل ميل من السكك الحديدية في اتجاه الهند ، وضرورة ضمان السيطرة البريطانية المطلقة على تلك المشاريع ولقد أصبح واضحا بعد فترة وجيزة بأن الألمان هم الذين سيسيطرون على مشاريع السكك الحديدية ، وستلعب برلين — وليس لندن — دورها الأول في الأفضلية السياسية والمالية لدى الباب العالي .

وبالرغم من ذلك فان مناقشة مشروع انشاء سكة حديد تربط تركيا بالعراق والخليج العربي كانت أوسع انتشارا في بريطانيا عنها في أى بلد آخر ، فان الأهمية التقليدية للتجارة الشرقية ، والمظاهر الاستراتيجية لتقدم الامبراطورية الهندية ، والثورة الهائلة في طرق المواصلات الناتجة عن اتساع استعمال البخار قد ضمنت توسع المصالح البريطانية في تحسين طرق المواصلات مع الشرق (٩٧) .

ورحبت الصحافة البريطانية في عام ١٨٩٩ — عندما تم منح امتياز مبدئي بخط حديد بغداد لبعض الماليين الألمان — بذلك على أمل أن حلول المانيا في تركيا سوف يحاصر التوسع الروسي في الشرق الأوسط. وأعلن المتعصبون للتوسع الامبريالي أمثال : سيسل رودس Cecil Rhodes وجوزيف شميرلين Joseph Chamberlen

(٩٧) محمود على الداود ، الخليج العربي والعلاقات الدولية ج ١ (١٨٩٠ — ١٩١٤) جامعة الدول العربية (معهد الدراسات العربية العالية) بدون تاريخ ص ١٩٥ .

- عن رغبتهما في توقيع اتفاق مع المانيا في المسائل الاستعمارية
- وكانت الحكومة البريطانية ترتاب من فرنسا أكثر من المانيا (٩٨)

وعلى أية حال كان مشروع سكة حديد بغداد من المشاريع المنافسة لقناة السويس وهدد السيادة البريطانية في الشرق باعتبارها أسرع وسيلة للنقل من أوروبا وبذلك يمثل منافسا خطيرا لحركة الملاحة في قناة السويس . ولكن هذا الخوف كان على غير أساس ، فالقناة بسبب أجور شحن الخطوط الحديدية المرتفعة ، ظلت تواصل استقبال جانب كبير من حركة البضائع ولكن الخط الحديدي سينجح في استقبال حركة الركاب والبريد فقط ، وهذا وحده هو الذي سيؤثر على قناة السويس . وقد أكد أحد الكتاب الألمان أن سكة حديد بغداد ستكون مهمة لنقط للركاب وحركة البريد وأحيانا للشحن السريع ، أما معظم بضائع الشرق فمن الصعب مرورها للشرق عن طريق بغداد (٩٩) .

وبتوسع روسيا وتهديدها للهند سعت بريطانيا للسيطرة على كل الشرق الأوسط ، فالشئون الخارجية لافغانستان أصبحت تحت النفوذ والوصاية البريطانية وأجبرت بلوخستان للخضوع لإدارة الوكلاء الانجليز ، وخضعت أجزاء من فارس للنفوذ الانجليزي ، وعلى هذا صممت بريطانيا على السيطرة والتحكم في كل الطرق المهمة المؤدية للهند .

واثرت تساؤلات : ما هو موقفها اذن من طريق سكة حديد ميزوبوتاميا الذي سينتهى عند أحد موانئ الخليج العربي ؟

وهل ملكية هذا الطريق المختصر للهند تتمشى مع مطالب الدفاع عن الامبراطورية ؟

Earle, Op. Cit., P. 176.

(٩٨)

Ibid. P. 193.

(٩٩)

فبدون نهاية مرضية لخط سكة حديد بغداد على الخليج العربي فإنه سيفقد أعظم مقوماته كخط ممتد عبر القارة ، وبوصول الخط الحديدي لأحد موانئ الخليج العربي سوف يصبح مهددا للمصالح الحيوية البريطانية في هذه المنطقة . فالامبرياليون الانجليز اهتموا بالسيطرة على الخليج العربي منذ القرن السابع عشر عندما أقامت شركة الهند الشرقية مراكز تجارية لها على سواحلها وظهر الأسطول البريطاني الخليج من القراصنة ، ووضع الشـمـندورات والأنوار الملاحية على الخليج وشط العرب ، وحصلت بريطانيا من أمير مسقط على ميناء يتحكم في مدخل الخليج ويسيطر عليه ، ثم بعد ذلك أصبحت مسقط محمية بريطانية وبالتدريج ساد النفوذ البريطاني في منطقة الخليج وفي ميزوبوتاميا (١٠٠) .

ومن أجل ألا تحصل شبكة سكة حديد بغداد (في عام ١٨٩٩) على امتياز بالخليج العربي سارعت بريطانيا بالدخول في اتفاقيات مع شيخ الكويت حيث وعد الأخير بالأيتورط في ارتباطات دولية بدون موافقة المقيم البريطاني ، وقد أحبط ذلك المشروع الألماني للوصول بالخط الى الخليج العربي (١٠١) .

والسؤال هو : ما مدى تأثير المصالح البريطانية بوصول هذا الخط الى الخليج العربي ؟ وهل سيكون بمثابة تهديد ومنافس للحركة في قناة السويس ؟ (١٠٢) .

في عام ١٩٠٣ نجح البنك الألماني بتأييد من حكومة برلين في الحصول على امتياز لشركة سكة حديد واسعة كانت ستغطي الجزء الأكبر من الأناضول وما بين النهرين ، ولها خط رئيسي يصل البوسفور ببغداد ثم بالخليج الفارسي وأثار هذا الشكوك والاعتراض في بريطانيا (١٠٣) .

Ibid

(١٠٠)

Ibid. P. 198.

(١٠١)

Hallberg., Op. Cit., P. 321.

(١٠٢)

Earle, Edward., Op. Cit., P. 179.

(١٠٣)

وأطلق على هذا الطريق اسم طريق (ب . ب . ب) « برلين
بيزنطة بغداد » فقد استغلت ألمانيا مركزها الممتاز في الدولة العثمانية
بعد ١٩٠٠ لإنشاء خط سكة حديدية تخترق الأناضول والجزيرة
والعراق الى بغداد ، ومنها تكمل السكة الحديدية الى البصرة على
مدخل الخليج الفارسي وبذلك هيء لألمانيا امكانية تحويل جانب
كبير من تجارة الشرق عن طريق قناة السويس الى الطريق الجديد .
واعتبر الألمان قناة السويس شريانا حيويا من شرايين الامبراطورية
فأى عطب يلحق به يصيب انجلترا بخسارة جسيمة . وعلى أية حال
لم تكن الظروف السياسية تجعل الحكومة البريطانية ترى في ذلك
الخط الجديد خطرا على مصالحها من أول الأمر . بل وساهمت
في تمويل المشروع الألماني ، ولكنها حين تنبته لخطر المشروع
أسرعت بالسيطرة على الخليج العربي وعقدت حلفا مع روسيا
لقتل حركة الألمان والأتراك معا (١٠٤) .

واعترف الكاتب الألماني بول رورباخ (Dr. Rohrbach)
في كتابه سكة حديد بغداد Die Bagdad bahn بأهمية خط حديد
بغداد ، ومدى خطورته على الامبراطورية البريطانية ، فيمكن مهاجمة
انجلترا واصابتها بشدة برا من أوروبا عن طريق مكان واحد فقط
هو مصر . وان فقدان انجلترا لمصر معناه ليس فقط فقدان سيطرتها
على قناة السويس وطرق مواصلاتها مع الهند والشرق الأقصى ،
ولكن من المحتمل أيضا فقدانها لممتلكاتها في الهند ووسط وشرق
أفريقيا (١٠٥) .

وان هزيمة مصر على يد دولة اسلامية مثل تركيا سوف يكون
مصدر خطر أيضا على نفوذ وسيطرة انجلترا على ستين مليون
مسلم من رعاياها في الهند ، ولا يمكن لتركيا أن تحلم باستعادة
مصر حتى تصبح سيده ومالكة لشبكة خطوط السكك الحديدية
المتقدمة في آسيا الصغرى وسوريا ، وحتى يتم تطوير وتحسين خط

(١٠٤) محمد مصطفى صفوت ، انجلترا وقناة السويس ص ١١٤ - ١١٥ .

(١٠٥) Thomas Moon, Imperialism, Op. Cit., P.P. 248 — 249.

حديد الاناضول الى بغداد . وكلما ازدادت تركيا قوة تعرضت
انجلترا للخطر ، وفى حالة نشوب حرب (المانية انجليزية) فسوف
تنضم تركيا لجانب المانيا (١٠٦) .

وان خط سكة حديد بغداد — أكثر منه خطا حديديا — انها
هو طريق رئيسى للامبريالية الالمانية للاتجاه صوب الشرق .
«Drang Nach Osten» (١٠٧) .

وفى السنوات الأولى لمشروع سكة حديد بغداد لم تكن انجلترا
تشغل بالها بمثل هذا التهديد لمصر ولقناة السويس . وكان لدى
البنوكيين ووزارة الخارجية فى ابريل عام ١٩٠٣ الاسـتعداد
للمساهمة فى بناء الخط الحديدى ، وجرت مباحثات حول هذا
الموضوع مع البنك الالمانى : الا أن الأمر تناولته الصحافة والبرلمان ،
وأعلن بلفور رئيس الوزارة يومئذ ان المباحثات جارية بين أصحاب
رؤوس الأموال الألمان والانجليز وبين الدول ووزارة الخارجية ،
وقال ان الحكومة ليس لديها مانع ، بعد أن يتم الاتفاق على هذه
الشروط ، لتأييد المشروع والموافقة على أن تكون نهاية هذا الخط
فى الكويت والاستفادة منه لنقل بريد الهند ، وهاجم البرلمان الحكومة
واستنكر قول بلفور الذى دافع — أمام البرلمان — عن سياسة الحكومة
بقوله : « انه لا يرى للمعارضة فائدة إذ لا بد للمشروع أن ينجح
واذا كان الأمر كذلك فليس من المصلحة أن يكون هذا الخط الذى
يمر بأقصر الطرق الى الهند بيد أصحاب رؤوس الأموال من الألمان
والفرنسيين وحدهم ، وأنه يرى أن من مصلحة انجلترا أن تكون
نهاية هذا الخط على الخليج العربى فى أملاك شيخ الكويت
تحت الحماية البريطانية . وبما أن هذا الخط يمر من بلاد هى من
أغنى بلاد الأرض ولها مستقبل اقتصادى عظيم فهو لا يرى مبررا

Hallberg, Op. Cit., P. 322.

(١٠٦)

Thomas Moon., Op. Cit., P. 249.

(١٠٧)

لعدم اشتراك أفراد الشعب البريطانى باستثمار المشروع والاستفادة من كنوز تلك البلاد» (١٠٨) .

ولم يجد دفاع بلفور فتىلا اذ أيدت الصحف الانجليزية المعارضة وحملت على سياسة الحكومة . فاضطرت الوزارة الى أن تسحب تأييدها للمشروع وأوقفت المفاوضات (١٠٩) .

وكانت الفئات التى هاجمت المشروع هى :

١ - الساسة الذين رأوا أن نهاية الخط للخليج سيضعف نفوذ انجلترا عليه ويهدد سلامة الهند .

٢ - شركة لينج التى كانت تنقل البضائع والركاب فى نهر دجلة «Lynch Brothers» وقفت ضد هذا المشروع .

٣ - الشركات الملاحية التى خافت أن يسلبها - اتصال أوروبا بالخليج العربى بهذا الخط - قسطا من أرباحها .

٤ - حملة أسهم قناة السويس .

٥ - الصحافة التى قادت الحملة ضد الحكومة وضد التوسع البحرى الألمانى والمنافسة التجارية الألمانية (١١٠) .

وكان خط حديد بغداد خطرا من الناحية الاستراتيجية على قناة السويس ، وأعلن لانزدون فى مجلس اللوردات ١٩٠٣ أن أية دولة أخرى تنشئ لها قاعدة بحرية أو ميناء حصينا فى الخليج العربى سيعتبر تهديدا للمصالح البريطانية ، يجب أن نقاومها بكل ما نملك من قوة» (١١١) .

وكان ملاك السفن والشركات الملاحية البريطانية هم أشد الناس معارضة لمشروع سكة حديد بغداد ، فهم يعلمون تمام العلم

Hansard Parliamentary Dapates, 4th serie, Vol. 120. (١٠٨)

April 7th, 1903, P.P. 1247 — 8, 1358, 1364, 1367.

Hallberg, op. cit., P. 322. (١٠٩)

Parker Thomas Moon, op. cit., P.P. 245 — 6. (١١٠)

Ibid P. 246. (١١١)

مدى امتصاص هذا الخط لجانب كبير من تجارة الشرق . وان منافسة القاطرة الحديدية سوف تجبرهم لاعادة تقييم أسعار الشحن ، وان أحد الاهداف الرئيسية لخط بغداد هو الحصول من الحكومة البريطانية على امتياز نقل البريد للهند ، وهو مجز ماليا . وهذا الأمر يعتبر مساويا تماما لمسألة سحب الاعانة من خطوط الملاحة التجارية التي تعمل مع الشرق فانه ليس من أجلهم وانما من أجل التجارة البريطانية تعارض هذه الشركات الملاحية بناء خط سكة حديد بغداد .

وقام ملاك السفن بتحذير الرأي العام البريطاني من مخبة انشاء هذا الخط لأنه سوف يؤثر على حركة الملاحة في قناة السويس . . . والتي تعتبر أن بريطانيا هي أكبر مساهم في شركة قناة السويس (١١٢) .

وأوضح ملاك السفن أيضا أن تحسين المواصلات بين وسط أوروبا والشرق الأوسط من شأنه أن يهدد التجارة البريطانية مع تركيا ، والذي يخشاه ملاك السفن والتجار الانجليز بل ويكرهونه وهو عبارة « مصنوع في المانيا » « Made In Germany » كعلامة مسجلة فسوف يخلق منطقة نفوذ لألمانيا في منطقة يسود فيها نفوذ تجارة انجلترا . وعلاوة على ذلك اذا منح ملاك خط سكة حديد بغداد الألمان امتيازات للبضائع الألمانية (أسعار مخفضة للشحن) فسوف تصاب المصالح الاقتصادية البريطانية في الامبراطورية العثمانية بضرية قاضية ، علاوة على أن بناء هذا الخط سيصبحه تدخل الماني في الشرق الاوسط يحطم المزايا التجارية والبحرية في هذه المنطقة (١١٣) .

بينما رأت غرفة التجارة البريطانية بالاستئانة أن وجود رأس المال البريطاني في مشروع « سكة حديد بغداد » سيؤدي الى وجود أعضاء انجليز في مجلس ادارة الشركة ، وبالتالي سيساهم في

Earle, Edward, Bagdad Railway. P.P. 191 — 2.

(١١٢)

Ibid. P. 192.

(١١٣)

منع تخفيض التعريفة لدرجة لا تؤذى التجارة البريطانية وملاك السفن (١١٤) . ولكن كيرزون Curzon رفض على أية حال مشروع سكة حديد الفرات ، واعتبره غير ضروري بالنسبة لوجود قناة السويس وحث على الاهتمام بالملاحة التجارية مع الشرق على أساس سرعة إرسال الجنود الى كراتشى خلال ثلاثة أسابيع من مغادرتها لبورتموث Portsmouth (١١٥) .

واستند المؤيدون لمشروع سكة حديد بغداد الى النقاط التالية :

١ - وصل البحر المتوسط بالخليج العربى بالسكة الحديد ومنها للهند سيجعل وصول القوات والامدادات للهند يتم خلال ١٤ يوما فقط .

٢ - وقف التهديد الخارجى للهند من جانب روسيا ، وتتخلص فارس من سيطرة النفوذ الروسى باعطائها منفذا على البحر المتوسط بدلا من طريق البحر الأسود .

٣ - تكاليف المشروع بسيطة اذا ما قورنت بمصاريف حرب القرم (٩٠ مليون جنيه) او ثورة الهند Sepoy (٤٠ مليون جنيه) .

وانتقد المؤيدون للمشروع الحكومة البريطانية لاهتمام فرنسا بقناة السويس والروسى فى تقديمها الواضح فى فارس (١١٦) .

موقف المانيا :

واذا كانت انجلترا قد سيطرت على الطرق البحرية واصبحت « سيدة البحار » ، فان المانيا بدورها قد نمت وتطورت قوتها الاقتصادية وازدادت حركة الملاحة الالمانية عبر قناة السويس .

Ibid. P 194.

(١١٤)

Farnie., op. cit. P. 435.

(١١٥)

(١١٦) جمال زكريا قاسم : الخليج العربى ١٨٤٠ - ١٩١٤

ص ٤١٧ - ٤١٨ .

وأصبحت ألمانيا الدولة الثالثة في ترتيب الدول المستخدية للقناة ، وبلغت تجارة ألمانيا حوالي تسعة عشر مليوناً من الأطنان . وكانت ثانياً دولة تجارية في العالم في العقد الأول من القرن العشرين . وبلغ عدد السفن التي دخلت وخرجت من الموانئ الألمانية (أجنبية وألمانية) ١٣٨٠٧ سفينة في العام (١١٧) .

وأخذت ألمانيا تقوم ببناء ٧٠ سفينة بخارية . و ٤٠ سفينة شراعية جديدة كل عام ، في محاولة منها للحاق بالمدول البحرية الكبرى ونقل تجارتها عبر البحار مع مستعمراتها في الشرق . وفي نفس الوقت نادى البعض بضرورة إنشاء أسطول ألماني بحري قوى ليحمي المصالح الألمانية المتزايدة في العالم لأن تحطيم التجارة البحرية الألمانية في نظر بيلو سيلحق الضرر البالغ بألمانيا (١١٨) .

واتجهت سياسة بناء الأسطول الألماني في نفس الوقت في محاولة للمحافظة على مركز ألمانيا المتفوق في القارة وذلك بدون صدام مع إنجلترا التي اعترف بيلو بأن ألمانيا لا قبل لها بمواجهة بحرية معها في البحر (١١٩) .

وفي ٢٨ مارس ١٨٩٧ صدق الرايشتاج على ميزانية تقوية الأسطول الألماني والاستغناء عن السفن الحربية قديمة الطراز Obsolete Types وطالب الأدميرال فون تريبيتز Von Tripitz ببناء سفن مدرعة ، ويتم بناء هذه السفن في عام ١٩٠٤ (١٢٠) . وكانت هذه الميزانية تهدف للوصول بالأسطول الألماني الى أحدث طراز من أجل حماية المصالح البحرية للإمبراطورية الألمانية (١٢١) .

Prince Bernhard Von Bulow, Imperial Germany. (١١٧)

Translated by : Marie A. Lewenz. London. 1914. P. 15.

Ibid. P. 17. (١١٨)

Ibid. P. 18. (١١٩)

Ibid. P.P. 19 — 20. (١٢٠)

Ibid. P. 20. (١٢١)

وهذه المصالح - كما رأينا - فى شرق أفريقيا والشرق الأقصى عندما وقعت اتفاقية : (Shantung Treaty) فى خريف عام ١٨٩٧ ، مع الصين التى وصفها بيلو بأنها أعظم الأعمال فى تاريخ المانيا الحديث ذات الدلالة ، فقد ضمنّت لالمانيا «مكانا تحت الشمس» فى الشرق الأقصى وعلى سواحل المحيط انباسيفيكي ، حيث المستقبل المشرق لالمانيا (١٢٢) .

ولم يقتصر الأمر على بناء الأسطول الحربى والتجارى ، بل اهتمت المانيا بالمشاريع الخاصة بربط الشرق بالغرب ، وكان مشروع سكة حديد بغداد نتيجة لزيارة الامبراطور الالمانى لفلسطين فى خريف ١٨٩٨ ، بعد أشهر قليلة من التوقيع على الوثيقة الاولى للبحرية (Navy Bill) التى كملت بالنجاح . وقد فتح هذا للنفوذ الالمانى والمشروع الالمانى حقلا من النشاط فيما بين حوض البحر المتوسط والخليج العربى ، وعلى نهري دجلة والفرات ، وعلى طول ضفتى النهرين وهو مشروع مملوء بالآمال والاحتمالات العظيمة للتطور فى المستقبل (١٢٣) .

موقف روسيا وفرنسا :

تناولت الصحيفة الروسية Novoie Verma موضوع سكة حديد بغداد وأوضحت فى مقالاتها معارضتها الشديدة لتنفيذ هذا المشروع لأنه سيتسبب فى خسارة للمصالح الروسية فى آسيا الصغرى (١٢٤) .

وعدم رضاها عن الشركة التى كونت بمعرفة البنكين الالمانى والعثمانى وحصولهما على تفويض من السلطان بتكوين حراسة عسكرية لحماية خط قونيه على الخليج العربى على غرار الحراسة

Ibid. P. 95.

(١٢٢)

Ibid. P. 98.

(١٢٣)

(١٢٤) (سفير فرنسا فى بطرسبورج) Delcassé au Montebello

St. Petresburg., 5-2-1901., D.D.F. 2ème serie T. 1. No. 64.

التي أنشأها الروس في منشوريا لحماية خط سكة حديد شرق الصين ، وأكدت الصحيفة الروسية أن هذا المشروع الألماني له دلالة جديدة لما يقوم به الألمان لغرس نفوذهم وارساء سيطرتهم على آسيا الصغرى (١٢٥) .

وعارضت روسيا هذا المشروع أيضا من جوانب استراتيجية فقد خشت أن يبعث الخط الحديدي الألماني الحياة في رجل أوروبا المريض ، فيستطيع احكام قبضته على المضائق وعلى أرمينيا (١٢٦) .

ورأت الدبلوماسية الفرنسية أن اشترك فرنسا في مشروع سكة حديد بغداد سيثير ضدهم الحكومة الروسية (١٢٧) .

ولم تظهر المعوقات الا في الميدان المالي ، فأقفلت فرنسا وبريطانيا والروسيا أسواق بورصاتها ومصارفها في وجه القروض التي حاولت الشركة الألمانية تمويلها ، ونجحت في تأخير بناء السكة الحديدية بعض الوقت ولكنها لم تتوصل الى وقف المشروع (١٢٨) .

موقف الحكومة البريطانية :

وتتضح حقيقة موقف بريطانيا من مشروع سكة حديد بغداد من التقرير الذي رفعه كلارك (Georg's Clarke) (١٢٩) الى مجلس الوزراء البريطانى عن هذا المشروع (في ٢٦ يناير ١٩٠٥) وأهم ما جاء بهذا التقرير :

(١٢٥) 5-2-1901. سفير فرنسا بالاستانة (Déléassé à constans

D.D.F. op. cit. No. 65.

Parker Thomas Moon, Imperialism and World politics, P. 248. (١٢٦)

Ibid. (١٢٧)

(١٢٨) رينوفان ، المرجع السابق ص ٦٣٤ .

(١٢٩) سنى بعد ذلك لورد سيدنهام Sydenham (أمين سر لجنة

الدفاع عن المستعمرات) .

١ - ان تنفيذ هذا المشروع تحت اشراف المانيا وحدها سيؤدي الى نتائج خطيرة وضرر على التجارة البريطانية ، وسوف يحطم النفوذ البريطانى كلية فى جنوب فارس وفى دلتا الفرات ودجلة . وعلى هذا فيجب منع وقوع سكة حديد بغداد - الخليج العربى ، فى ايدى دولة تسعى للسيطرة عليه لمصلحتها الخاصة ، وتعرف كيف تستغل اجور السكك الحديدية .

٢ - ان وجود خط حديدى يربط البحرين المتوسط بالهندي فيه مزايا لانجلترا مهما كانت حالة ملكيته .

وبالنسبة للمصالح البريطانية فى تلك الفترة فانها تتطلب مراعاة الآتى :

(١) الا تكون اجور الشحن بهذا الخط فى غير صالح البضائع البريطانية .

(ب) ان مناطق نفوذ انجلترا فى جنوب فارس ودلتا دجلة والفرات لن تتعرض للخطر على ايدى شركة سكة حديدية اجنبية تتحكم فى المواصلات بين الخليج وبغداد ، ونتيجة لذلك فى مقدورها القيام بأعمال الرى وتطوير وادى دجلة والفرات .

٣ - منع الاضرار التى ستقع على الشركة البريطانية للنقل المائى « لينج » Lynch Brothers فى نهري دجلة والفرات .

٤ - ان احسن طريقة للتعاون تلائم المصالح البريطانية فى الآتى :
(١) بناء سكة حديد (بغداد - الخليج) وهذا الجزء من الخط يجب ان يكون تحت الادارة البريطانية .

(ب) استبقاء هذا الجزء من الخط تحت الادارة البريطانية .

(ج) اعطاء بريطانيا تمثيلا كافيا فى ادارة سكة حديد بغداد - الخليج .

٥ - أكد التقرير على أن وزارة الخارجية الألمانية تقف وراء شركة سكة حديد بغداد ، وأنه لما يسر الحكومة الألمانية أن تعمل في هذا الخط منفردة .

وخلص تقرير كلارك عن هذا المشروع الى النقاط التالية :

أولاً : من مصلحة بريطانيا الحيوية الا يتم هذا الخط الحديدي حتى الخليج العربي تحت اشراف المانيا وحدها .

ثانياً : ان الظروف الدولية الراهنة تجعل من المحتمل رغبة الالمان في الاسراع في تقدم هذا الخط ، وان الاعتبارات المالية ستجبرهم ثانية للبحث عن تعاون بريطاني معهم أو في هذه الحالة يجب أن تكون سياسة انجلترا التعاون ، اذا كانت هناك شروط مجزية وكافية ومضمونة .

ثالثاً : تتطلب المصالح البريطانية الوفاء بالشروط التي جاءت بالبند (٤) السابق ذكره .

رابعاً : تستلزم الظروف السياسية السير - على قدر المستطاع - بالتعاون مع فرنسا أو على الأقل يجب عدم توقيع اتفاق مع المانيا حتى يتم التوصل الى تقارب وتفاهم مع الحكومة الفرنسية (١٣٠) .

وهناك من نادى بملكية ثنائية لمشروع سكة حديد بغداد ، وأن هذه « الملكية الثنائية » : « dual ownership » قد تؤدي الى النتيجة المماثلة « للمراقبة الثنائية » في مصر .

وعلق إيرل ادوارد على موقف الراي العام البريطاني بقوله : « ولكن الكراهية العمياء لألمانيا قد حجبت الرؤية عن رجل الشارع البريطاني من المزايا الواضحة لعدم التخلي عن مشروع سكة حديد بغداد للرأسماليين الألمان والفرنسيين » (١٣١) .

G.S. Clarke., Report, CAB/38/8/5. 26 January 1905. (١٣٠)

P.R.O.

Earle, Edward., op. cit. P. 202.

(١٣١)

قناة السويس ومشكلة المضائق والنقاط الاستراتيجية في البحر المتوسط :

وتمثل الخطر على قناة السويس في حوض البحر المتوسط من الشمال صوب مضائق الدردنيل وغربا عند طنجة وطولون . وكانت المصالح البريطانية التقليدية منذ عصر Pitt تتمثل في كون البحر المتوسط من أهم طرق المواصلات مع الامبراطورية في الهند وزاد من قيمة هذا الطريق فتح قناة السويس ووضعت انجلترا في اعتبارها المحافظة على سيادتها في الهند التي هي مفتاح سيادتها في آسيا كلها . فالهند كانت مصدرا عظيما يمد الجيش البريطاني بنصف مقاتليه ، فهي مصدر للقوى البشرية لا ينضب وسوق مهمة للمنتجات البريطانية (١٣٢) .

وتمثلت المصالح البريطانية منذ أيام بالمرستون في البحر المتوسط في مساندة استقلال الامبراطورية العثمانية وعلى ذلك الوقوف في وجه الروسيا حتى لا تهاجم الاستانة . وقامت حرب القرم على هذا الاساس . وفي عام ١٨٧٨ كانت انجلترا على وشك الوقوع مع الروسيا في حرب لهذا السبب (١٣٣) . وكان هدف انجلترا في مؤتمر برلين ١٨٧٨ هو ابقاء الروسيا والدول التابعة لها — بلغاريا — خلف جبال البلقان ، كذلك استطاع ولسلي وسولسبرى الحصول على جزيرة قبرص ١٨٧٨ للبقاء قريبا من المضائق وقناة السويس (١٣٤) .

وعلى هذا كان الهدف الاساسي في السياسة الخارجية

Lowe., Salisbury. op. cit., P. 1.

(١٣٢)

(١٣٣) السيد جلال ، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس

ص ص ٤٣٢ - ٤٣٧ .

(١٣٤) راجع تفاصيل موقف انجلترا من الروسيا ابان حرب ١٨٧٧

في كتاب : الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس ج ١ ص ١٢٢ - ١٢٥ ،

ص ص ٤٢١ - ٤٣٢ .

البريطانية هو : « ان المصالح البريطانية فى تدعيم الامبراطورية الهندية تتطلب بقاء روسيا بعيدة عن الآستانة » (١٣٥) .

وأصبحت مسألة المضائق لسنوات عديدة عاملا أساسيا فى التنافس الانجليزى الروسى . وأن حماية قناة السويس والملاحة البريطانية فى حوض البحر المتوسط جعلت انجلترا تعارض كل محاولة من جانب روسيا لاعادة فتح المضائق للسفن الحربية .

الاستانة خط الدفاع الأول عن قناة السويس فى حوض البحر المتوسط :

وكان الأسطول البريطانى فى عام ١٨٨٤ له السيادة ، وبذلت محاولات ضئيلة لتابعة التطور التكنولوجى من المدرعات البحرية Ironclads الى سفن طوربيد . وسعى بسمارك فى ١٨٨٤ الى اقامة حلف يجرى مع فرنسا لأن تحالف الأسطولين (الفرنسى والألمانى) قد يفوق الأسطول البريطانى عددا . وأدى هذا التهديد البحرى (١٨٨٤) الى البدء بخطوات متواضعة ازاء بناء أسطول بريطانى جديد ، وكان بمثابة ثورة فى التوازن البحرى بين الدول فى السنوات العشر أو الخمس عشرة التالية (١٣٦) .

أزمة ١٨٨٥ والمضائق :

وعندما هددت أحداث أفغانستان (أبريل ومايو ١٨٨٥) بنشوب حرب بين روسيا وانجلترا ، تركزت كل محاولات انجلترا صوب حصولها على حرية المرور عبر الدردنيل ، واتجه فكر السياسة البريطانيين نحو تحالف مع تركيا ، ولكن بدون جدوى ، وكان الثمن الذى ستقدمه بريطانيا لتركيا نظير حرية مرورها عبر مضائق الدردنيل هو السماح لتركيا باحتلال مصر وقناة السويس ، واطلاق

Lowe, op. cit. P. 2.

(١٣٥)

Taylor, op. cit. P. 297.

(١٣٦)

يدها في بلغاريا و ٢٥ مليون جنيه ، في الوقت الذي تم فيه تهديد السلطان باستبعاد مصر نهائيا من ممتلكاته (١٣٧) .

وعلق « تيلور » على ذلك بقوله ان هذه القصة غير حقيقية ، فقد رفض البريطانيون أى ثمن فى مصر مقابل فتح المضائق أمام أسطولها . فلقد اعتمدت هذه الدعوة على أساس حاجة تركيا للحماية البريطانية ضد روسيا . ولقد شك الاتراك فى صدق نوايا بريطانيا فى حمايتهم (١٣٨) .

وبمجرد أن بدا حياد تركيا محتملا ، وقفت انجلترا ضد الدول الكبرى الأخرى التى رأت أن حياد تركيا يتضمن اغلاق المضائق . ووافقت روسيا على هذا الرأى لمصلحتها فى هذا ، لأن ذلك الحياد يجب أن يعتبر فقط التزاما بأن تظل المضائق مفتوحة لكل المحاربين ، وساندت إيطاليا هذا الرأى بادية الأمر ، ولكنها تخلت عنه تحت ضغط من ألمانيا ووافقت النمسا عليه (١٣٩) . بينما رأت فرنسا أن سمى انجلترا للحصول على مزايا لفتح المضائق التركية معناه الحرب «L'ouverture des Déterroits, c'est la guerre» (١٤٠) .

وأنه اذ قامت تركيا بعمل عدائى ضد روسيا فان ذلك سيكون نهاية لتركيا ، وسيؤدى - فى نظر فرنسا - الى تقسيم الامبراطورية العثمانية . وشرح دى كورسيل للسلطان أن المسألة تعتمد عليه لجعل الصراع - اذا ما نشب - بين روسيا وانجلترا ، محليا بتحديد مسرح الصراع . ونصح السلطان بالتعقل للبقاء على الحياد والا يخاطر بوجوده (١٤١) .

G.D.D. Vol. 2. P.P. 3 — 4.

(١٣٧)

Taylor., op. cit. P. 300.

(١٣٨)

Memorandum by Kiderlen. German F.O., 20-5-1890.

(١٣٩)

G.D.D. Vol. 2. P.P. 3 — 4.

Courcel à Freycinet, Berlin, 12-4-1885, D.D.F. T. 6.

(١٤٠)

1ère série.

Ibid.

(١٤١)

كذلك رأى بسمارك أن فتح المضائق معناه الحرب وتفكك
الامبراطورية العثمانية ، فالروسيا والنمسا ستقومان باقتسام
الامبراطورية العثمانية . ورأى كورسيل ، وشاركه هتزفيل الرأي ،
بأن مسألة المضائق هذه مرتبطة بالمسألة المصرية نفسها ، وأنه يجب
عدم السماح لـانجلترا أن تقدم للسلطان احتلال مصر ثمنا لفتحها
المضائق التركية للسفن الحربية البريطانية (١٤٢) .

ولم يكن في مقدور انجلترا توجيه ضربة حاسمة للروسيا في
جبال أفغانستان ، فقد كانت استعدادات انجلترا في الشرق الأقصى
غير قادرة على مهاجمة فلاديفوستك . ولقد جاء الوقت لاستقلال
تفسير سولسبرى للسيطرة على المضائق ومهاجمة روسيا في البحر
الأسود . وحذرت الدول الكبرى : (المانيا والنمسا والمجر وإيطاليا
وفرنسا) تركيا من فتح المضائق أمام الأسطول البريطاني لأن ذلك
خرق للاتفاقية (١٤٣) .

وفي هذا الوقت قدمت وزارة الخربية البريطانية (W.O.)
تقريراً لمجلس الوزراء عن وسائل انجلترا لمواجهة روسيا جاء
فيه : « أن البحر الأسود قد يصبح مسرحاً للعمليات العسكرية ضد
روسيا بموافقة تركيا ، وليس من المحتمل - في نظرهم - أنه في
حالة وقوع حرب بين انجلترا والروسيا يمكن أن يصبح المرور عبر
البحر الأسود غير مسموح به لأسطولنا . وقد نقوم بدراسة القضية
لأن تركيا لن تشارك في الصراع ولكنها فقط ستسمح بالمرور الآمن
لسفننا عبر مضائق البوسفور » (١٤٤) .

وقد أكد التقرير أن العمليات الحربية التي قد تقوم بها انجلترا
بهدف الانتقام من روسيا في حالة غزوها لأفغانستان تكون عن

Cowrcel à Freycinet, Berlin, 12-4-1885., D.D.F. T. 6 (١٤٢)
1ère série. No. 10.

Taylor., op. cit P. 300. (١٤٣)

C.A.B. 37/13 No. 36. England means of offence (١٤٤)
against Russia. W.O., 7. July 1885. P.R.O.

طريق تواجد الاسطول البريطاني في البحر الاسود فان هذا سيكون له بلاشك تأثيره على الأحداث التي تتطور في هذا البلد . ورات وزارة الحربية أن أي نزول على سواحل باطوم سيكون ناجحا . اذا ضمنا لأسطولنا عبورا سريعا للبحر الأسود ، فإنه يمكن الوصول من مالطة الى باطوم خلال سبعة أيام ومن قبرص خلال ستة أيام ولن تكون هناك مشكلة بالنسبة لحقنا في دخول البحر الأسود في حالة حدوث غزو من جانب روسيا لافغانستان ، حيث ستجرى حركة تهديد للاستتانة . وعلى هذا فان أهمية باطوم الاستراتيجية قد يصبح اعظم أهمية لانها همزة الوصل ونهاية الخط الحديدي وتصلح قاعدة للعمليات الحربية لجيش يتقدم عبر القوقاز غربا « (١٤٥) » .

كما أوضح التقرير تسليح ودفاعات باطوم وأنه طبقا لأحدث التقارير - في ذلك الوقت - يوجد ٣ بطاريات مدفعية فقط ، ومن غير المحتمل أن تصمد في مواجهة نيران السفن الحربية المدرعة التي تجد الحرية في اتخاذ مواقعها التي تراها مناسبة . وبلغ مجموع أعداد الحامية ٨٠٠ فرد ، وحيث ان القطارات في مقدورها السير على القضبان فإنه يمكن زيادة العدد بسرعة . وعلى هذا فان دخول الاسطول البريطاني للبحر الأسود يمكن معرفته ويظل مقصده أو بالأحرى وجهته سرية وغير معلومة . وعند وصوله الى باطوم يمكن قطع الخط الحديدي الذي يسير بمحاذاة الشاطئ لمسافة عشرة أميال بسهولة ، ولا يمكن اصلاحه تحت وابل من نيران السفن الحربية . وأن دخول الاسطول البريطاني للبحر الأسود سوف يظهر على الفور الطريق السابق وعندئذ ستصبح امدادات القوات الروسية في أفغانستان اما عن طريق نهر الفولجا الذي يتجمد فيما بين شهري نوفمبر وأبريل أو تصل السواحل الغربية لبحر القوقاز Caspian . واما عن طريق عبور القوقاز الى تيفليس Tiflis ومستخدم السكك الحديدية عندئذ من باكو أو عن طريق النقل البري

الحديدي ، وحيث ان ظهور الاسطول البريطاني في البحر الاسود قد لا يعرض للخطر المواصلات الروسية ولكنه فقط سيجعل من الضروري اتباع طرق مواصلات صعبة ، ومن الواضح ان العمليات الحربية ستكون غير فعالة ولكنها ستؤدي الى نتائج حاسمة يجب ملاحقتها بحملات عسكرية (١٤٦) .

واستمرت مخاوف انجلترا من تهديد روسيا وفرنسا لانجلترا في حوض البحر المتوسط ، وفي مطلع عام ١٨٨٨ أكد دربي لوادنجتون - سفير فرنسا بانجلترا - « ان الشيء الوحيد الذي تهتم به انجلترا في حوض البحر المتوسط هو الدردنيل ومصر .. واذا هددت روسيا الدردنيل أو هاجمت فرنسا مصر فان انجلترا عندئذ ستخوض الحرب فقط » (١٤٧) .

وثارت الشكوك (عام ١٨٨٨) حول قدرة وكفاءة الاسطول للدفاع عن المضائق ، وأصبح الاسطول في شك - آنذاك - من قدرته على منافسة الاسطول الفرنسي في طولون ، وأصبح الدفاع عن المضائق ضد هجوم مفاجيء من جانب روسيا - في ظل عداء فرنسا - أمرا لا يمكن قبوله .

وأخبر سولسبري الملكة في صيف عام ١٨٨٨ : « ان فرنسا أصبحت ومازالت وستبقى أكبر خطورة على انجلترا وان الحل الوحيد هو البقاء في مصر لحماية قناة السويس » (١٤٨) .

ولذلك اهتمت بريطانيا ببناء أسطول بحري من الطراز الأول ونظر رجال الاستراتيجية البحرية الى أن العدو التقليدي للسيادة

Ibid.

(١٤٦)

«Si le Russe marchaient sur constantinople, ou si vous envoyez une expedition en Egypte, il est evident que l'Angleterre serait forcément amenée à prendre part à la guerre», Waddington à flourens. Lond. 3-1-1838., D.D.F. 1ère série Tom 7. No. 5.

(١٤٧)

(١٤٨)

البريطانية هي فرنسا . وكان واضحا للخارجية البريطانية أن الفرنسيين يمكنهم التفوق والحصول على مزايا أكبر في سباق التسلح . ورأى وزير البحرية — ردا على طلب سولسبرى — تدعيم وحدات الأسطول البريطانى فى مياه البحر المتوسط وطمأنه بأنه يوجد عدد محدود من قطع الأسطول الفرنسى أقل من أن يسبب المتاعب ، وأنه إذا أراد الفرنسيون العمل فليس فى حوض البحر المتوسط وإنما فى اتجاه الصين وأستراليا حيث يمكن إيقاع الضرر بالتجارة البريطانية (١٤٩) .

وهذا هو السبب فى أنه خلال عام ١٨٨٨ عارضت البحرية البريطانية بقوة فى تقوية وتدعيم أسطول البحر المتوسط على حساب الأسطول البريطانى فى بحر المانش . وبدلا من ذلك رأوا تدعيم الأسطول فى جبل طارق حيث يمكن لهذه الوحدات مطاردة سفن الأعداء وهزيمة أى أسطول فرنسى يهرب من البحر المتوسط . وكان هذا فى نظرهم أجدى من الناحية الاستراتيجية حيث أن حصار طولون يستلزم عددا كبيرا من قطع الأسطول لا تملكه بريطانيا ، حيث أن القوة التى تقوم بالحصار تحتاج الى تفوق عددى يصل الى نسبة ٣ : ٢ والنتيجة المشتركة اذا من جانب سياسة الادmirالية فى بناء الأسطول والاستراتيجية كانت تقول بأن إنجلترا لا تتوقع السيطرة والتحكم فى حوض البحر المتوسط فى حالة الحرب وتزايدت فكرة البحرية البريطانية فى ارسال أسطول بحر المانش الى جبل طارق وأثار ذلك وزارة الحربية W.O. بالنسبة لاثارة رأى العام البريطانى لزيادة الاعتمادات المالية للدفاع . وتردد البرلمان البريطانى فى الدعم المالى للبحرية ، وجاءت الدفعة الحقيقية من جانب بسمارك عندما حث بريطانيا على تدعيم أسطولها فى البحر المتوسط خلال خريف ذلك العام للقيام بالتزاماتها كقوة عظمى اذا تطلعت الى مساعدة دول التحالف الثلاثى للدفاع عن مصالحها فى

Salisbury to the Queen., 25-8-1888., Cecil., op cit.

(١٤٩)

Vol. 4. P. 95.

Lowe., op. cit. P. 41., Cf. Marder, P.P. 123 — 6.

حوض البحر المتوسط حتى يكون الأمر متبادلا ، فمن الأفضل الارتباط « بعصبة السلام » League Of Peace حيث ان هذا التحالف من نتائجه احباط أى عمل من جانب فرنسا والروسسيا مجتمعتين (١٥٠) .

انتقال مركز الثقل من المضائق الى الاسكندرية وقناة السويس :
يمكن تقسيم اتجاهات ومفاتيح السياسة البريطانية فى الشرق الأدنى الى مرحلتين :

المرحلة الأولى (١٨٨٢ - ١٨٩٦) :

وفى هذه المرحلة استندت السياسة الى النقاط التالية :

١ - ابقاء فرنسا والمانيا متباعدتين دون التعجيل بحدوث حرب بينهما .

٢ - موازنة العداوة الفرنسية فى مصر ، والعداوة الروسية فى الاستانة عن طريق مساندة محدودة وسرية بين التحالف الثلاثى ، ولكن دون الارتباط بها ، وان يترك الباب مفتوحا لاحتمال قيام تفاهم مع فرنسا .

٣ - محاولة وضمان بقاء احتمال ممارسة ضغط على الاستانة عن طريق زيادة القوة البحرية وعن طريق تفاهم سرى مع النمسا وايطاليا .

٤ - البقاء فى مصر حتى هذا الوقت ، ويتم الجلاء عن مصر كجزء من اجراءات تحفظ نفوذ بريطانيا فعلا فى الاستانة .

المرحلة الثانية (١٨٩٦ - ١٩٠٤) :

ولكن شك سولسبرى فى تنفيذ ذلك أدى بالتدريج الى الاتجاه والنظر لسياسة البقاء الدائم لانجلترا فى مصر ، وحتى عام ١٨٩٦ ،

عندما عجزت إنجلترا في التأثير على تركيا في موضوع المذابح الأرمنية اتضح لإنجلترا فشل سياسة الضغط على الاستانة . . واقتنعت بالتخلي عن هذه السياسة . وأصبحت سياسة البقاء الدائم في مصر هي السياسة المقبولة لإنجلترا في الشرق الأدنى (١٥١) .

ويمكن القول ان مسألة انتقال مركز الثقل في السياسة البريطانية من الاستانة للقاهرة بدأت في ذهن سولسبرى عندما فشل الاتفاق « الانجليزى - التركى » لجلاء مبكر عن مصر ، وأحس سولسبرى بخيبة أمل عندما اكتشف أن تركيا أضعف مما كان يظن ، وأصبحت بالفعل « الحارس للروسيا » Janitor of Russia وقد ألقى ذلك ظلالا من الشك على الهدف الرئيسى من وراء سياسة الجلاء ، فالطريق للهند يمكن الدفاع عنه بفاعلية في المضائق مثلما هو في السويس .

وعلى أية حال لم يجر سولسبرى أى تغييرات مفاجئة في سياسته (١٥٢) .

كما توصل الخبراء البستريون في فبراير ١٨٩٦ الى نتيجة مفادها انه ليست هناك طريقة لمنع الروسيا من الاستيلاء على المضائق التى تعطى لأسطولهم فى البحر الأسود الفرصة للدفاع نحو الشرق ، ولواجهة ذلك فان على بريطانيا أن يكون لها قاعدة بحرية فى الشرق ، ومالطة غير مناسبة لبعدها . ولهذا أوصت وزارة البحرية البريطانية « بميناء الاسكندرية » وتطويرها لتصبح قاعدة بحرية من الطراز الأول . وهذا معناه احتلال دائم لمصر ومواجهة كافة الغزاة ، وباحتلال مصر الدائم تؤمن بريطانيا ما بحثت عنه طويلا وهو ابعاد الروس عن الاستانة (١٥٣) .

Marlowe., op. cit. P. 137.

(١٥١)

«That the route to India could be defended as effectively at the straits as at Suez».

(١٥٢)

Sanderson., England Europe and the Upper Nile P. 41

Ibid. P. 250.

(١٥٣)

ولقد بدا واضحا لسولسبرى فى عام ١٨٩٦ استحالة مساندة تركيا ، وبالتالى ضرورة التخلي عن سياسة حماية المضائق ، وانه على انجلترا الآن أن تنسحب الى خط الدفاع الثانى المقترح من N.I.D. (المخابرات البحرية) . فى نوفمبر ١٨٩٥ ، وهو الاحتلال الدائم والكلى لمصر (١٥٤) ، ضد أى غزاة فهى الوسيلة الوحيدة للسيطرة على اعظم طريق للمواصلات البحرية البريطانية وتضمن ابعاد روسيا عن الاستانة (١٥٥) .

ولقد تأكد تصميم انجلترا للبقاء فى مصر وازداد قوة بعد سوء العلاقات البريطانية التركية ١٨٩٦ ، وتأكدت انجلترا من خضوع تركيا للنفوذ الروسى ، وانه لم يعد هناك مجال للدفاع عن الاستانة ضد معارضة روسيا وتركيا وفرنسا (١٥٦) .

وتحول مركز الجاذبية، فى المصالح البريطانية ، فى الشرق الأدنى من الاستانة الى القاهرة كان كاملا فى ذهن سولسبرى فى مطلع عام ١٨٩٨ ، وأصبحت سياسته فى تقوية مركز انجلترا فى نهر النيل لا تشمل مصر وحدها بل كل وادى النيل (١٥٧) .

ورمت انجلترا بثقلها على مصر كحارسة للطريق الى الهند ، وأصبح احتلال مصر الدائم أمرا مرغوبا فيه (١٥٨) .

هذا وقد قرر كل من الجنرال ارداه Ardagh - المدير الجديد للمخابرات الحربية - فى ١٣ اكتوبر ١٨٩٦ ، وايضا مدير المخابرات البحرية ، أن روسيا يمكن كبح جماحها عن طريق أسطول متمركز فى الاسكندرية فى نفس الوقت الذى يكون فيه

Lowe., op. cit. P. 115., Cf., Marder., op. cit. P. 248 (١٥٤)

Marder; op. cit. P. 248. (١٥٥)

Farnie, op. cit. 455. (١٥٦)

Marlowe., op. cit. P. 214. (١٥٧)

Farnie . op. cit. P. 455. (١٥٨)

الاسطول الفرنسى بجوار الاساطيل المتمركزة فى قاعدة جبل طارق ومالطة .

والقناة يمكن حمايتها والسيطرة عليها اذا أحكمت القبضة على مصر ، وتتحول الاسكندرية الى قاعدة بحرية يمكن مقارنتها بقاعدة جبل طارق ومالطة . « وأنه اذا لم يكن هناك قناة السويس فلن تكون هناك الهند أيضا » (١٥٩) .

وهكذا فان قرار البقاء فى مصر والتوغل فى السودان واحكام السيطرة على قناة السويس قد خنض مركز امبراطورية الهند وجعلها تابعة لقناة السويس وقلبت ادعاء بالمرستون من أن أمن الهند يعتمد على عدم وجود قناة السويس (١٦٠) .

وواءمت البحرية البريطانية استراتيجيتها لهذا البحر المائى ٢٧ عاما بعد افتتاحها ، وأصبح حامى القناة هو بريطانيا بدلا من السلطان الذى وقع تحت سيطرة النفوذ الروسى ، وكف السلطان عن الاعتماد على الحماية البريطانية ، ولم يمكث طويلا فى المحافظة والوفاء بالتزاماته الخاصة باتفاقية الاستانة . وأصبحت وظيفة مصر : « المكان الطبيعى لنقطة الارتكاز بين انجلترا والهند » (١٦١) .

فعادت مشاريع واقتراحات بناء السكك الحديدية المصرية الهندية كبديل لمشاريع سكة حديد وادى الفرات ، وكنسخة مطابقة للطريق عبر كندا . وان بناء ٢٤٠٠ ميل من السكة الحديدية من بورسعيد الى البصرة وكزاتشى مع احتمال امتداد الخط الى سنغافورة قد تنمى وتطور بورسعيد لتعويض شركة قناة السويس عن أى خسارة من حركة الملاحة بها (١٦٢) .

Marder., op. cit. 277, Cf. Farnie., P. 455. (١٥٩)

Farnie., op. cit. P. 455. (١٦٠)

Hansard common Debates 6 July 1896., 811. Lond. (١٦١)

George Hamilton.

Farnie., op. cit. P. 456. (١٦٢)

وهناك طريق آخر بديل عن الاسكندرية عبر البصرة والكويت الى كراتشي قد يعبر قناة السويس عند الاسماعيلية سواء عن طريق نفق (Subway) أو عن طريق كوبري : (a swing-Bridge) ويمكن تحويل الحدود التجارية للامبراطورية الهندية من السند الى الاسكندرية في ضربة واحدة .

مثل هذه المشاريع المقترحة سوف تستفيد منها الجماعات الاسلامية في الهند وقد تنشئ مراكز تدريب جديدة للقوات الهندية شمالا عند نهاية القناة فيما بين بورسعيد والحدود السورية ، وهي تمثل شكلا جديدا من الطرق البرية الرئيسية ، حيث ينتقل ميناء الوصول شرقا الى بورسعيد بدلا من ميناء برينديزي (١٦٣) .

وازدادت مخاوف بريطانيا عندما سمح السلطان للروسيا في سبتمبر ١٩٠٢ بعبور أربعة من زوارق الطوربيد الروسية للدردنيل والبوسفور للالتحاق بأسطول البحر الأسود ، وقدم اكونور O'conor مذكرة للباب العالي مطالبا بنفس المزايا للسفن الحربية البريطانية (١٦٤) .

المصالح البريطانية في مصر وقناة السويس :

ويتحول مركز الثقل لاستراتيجية بريطانيا في حوض البحر المتوسط من المضائق الى قناة السويس (التي شبهها البعض بأنها العمود الفقري للامبراطورية) والاسكندرية في عام ١٨٩٦ (١٦٥) ، تقدم مدير المخابرات البحرية D.M.T. بمذكرة عن السياسة البحرية تناول فيها أهمية مصر وقناة السويس الاستراتيجية لبريطانيا .

Ibid.

(١٦٣)

Hallberg., op. cit. P. 319.

(١٦٤)

L.H. Gann & Peter Duigan, colonialism in Africa

(١٦٥)

(1870 — 1890) Vol. I. combridge. P. 124.

فمصلح بريطانيا الاقتصادية والاستراتيجية في مصر فاقت أي دولة أخرى ، كما امتلكت الحكومة البريطانية ١٦/٧ من أسهم قناة السويس ، والتي بلغت قيمتها في عام ١٨٩٥ (٢٣ مليون جنيه استرليني) كما أن إنجلترا ضامنة لقرض ٩ ملايين جنيه ، ولها نصيب في صندوق الدين الذي ارتفع إلى ١.٥ ملايين جنيه (نسبة كبيرة منه تخص إنجلترا) .

وعلى هذا فإن مصالح بريطانيا التجارية والمالية في مصر وقناة السويس عظيمة ولا يمكن مقارنتها بمصالح الدول الأخرى .

وبالنسبة لموقع مصر الجغرافي تبدو قيمة مصر لبريطانيا أنها تقع في منتصف المسافة فيما بين إنجلترا والهند . وبإعطاء السيطرة الكاملة على قناة السويس وتأكيد المرور بالطريق البري مع الهند ، (في حالة حصار قناة السويس) وقناة السويس ومصر تعطيان مدخلا إلى كل حوض وادي النيل الذي في قبضة إنجلترا بالكامل ، وتأمين الجزء من الطريق البري للمواصلات التلغرافية مع الهند والشرق في يد البريطانيين كلية .

وامتلاك ميناء الاسكندرية العظيم حيث يبلغ أقل عمق في مناطق الاقتراب ٣٠ قدما وتجارة بحرية أكثر من مليوني طن نصفها تقريبا بريطانية ، وهو ميناء يسهل الدفاع عنه في الأراضي المحيطة به وبالبهار المجاورة له ، وله مأوى واسع وتجهيزات ووسائل للأغراض العسكرية والتجارية (١٦٦) .

وقد استبقت إنجلترا في مصر حامية من الجنود تكفي لحماية الأمن الداخلي من الاضطراب ويعتمد أمن هذه القوة إلى حد كبير على صيانة وتدعيم السيادة البحرية في البحر المتوسط ، والتي بدونها تصبح التعزيزات القادمة من إنجلترا مستحيلة ، ولكن من

D.M.i. Memorandum on Naval Policy, October 13, 1896. (١٦٦)
Marder., op. cit. P. 571 — 572.

ناحية أخرى فإن السيادة البحرية البريطانية فى البحر الأحمر
تساعدها انجلترا على مساندة مصر من الهند أو تجلو عنها
بأمان (١٦٧) .

هذا وقد نصت اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ على عدم خضوع قناة
السويس مطلقا لاستعمال حق الحصار البحرى ، ولم تكن نصوص
هذه الاتفاقية أو حتى يقظة هؤلاء الذين وكلت اليهم الوصاية ان
يستطيعوا منع المتحاربين من اتخاذ مثل هذا الاجراء فيما يختص
بالقناة اذا كان ذلك فى مصالحهم . وعلى هذا فان فى الامكان
وبالتأكيد حصار القناة ، فاذا كانت انجلترا فى حرب مع فرنسا ،
وكانت التجارة البريطانية تأخذ مسارها عبر طريق الكاب للهند ،
عندئذ يجب على انجلترا حصار القناة من أجل حرمان المحايدىين
من مزايا الطريق الاقصر الذى سيحصلون عليه واذا كانت انجلترا
فى حرب مع روسيا فان هذه القوة سوف تحاصر القناة من أجل
تعطيل خطوط المواصلات البريطانية مع الهند (١٦٨) .

وبعد الاحتلال الانجليزى لمصر تطور الأدور وجدت أحداث كثيرة
اثرى بعدها فى مستقبل هذا البلد نوجزها فى الآتى :

١ - لم تعد تركيا قوة بحرية وسسقطت فريسة للنفوذ الروسى
ولم تعد صديقة لانجلترا ، وأصبح السلطان عاجزا عن ممارسة
سلطاته المخولة له فى اتفاقية قناة السويس عام ١٨٨٨ .

٢ - كما وأن الروسيا قد قامت ببناء أسطول فى البحر الاسود
معزولا عن البحر المتوسط بحاجز تملكه هى مفتاحه بشكل
عملى .

٣ - وجود ميناء الاسكندرية فى أيدي انجلترا يجعل جزيرة قبرص
تفقد تقريبا كل أهميتها وقيمتها الاستراتيجية لانجلترا فيما
يتعلق بسواحل آسيا الصغرى وسوريا .

- ٤ - ازدياد التزامات انجلترا في أفريقيا .
- ٥ - أصبح الجلاء عن مصر أمرا مستحيلا ، لأن المشاريع التجارية والمالية في مصر من الممكن تهديدها وكذلك تعريض مواصلاتها مع الهند للخطر .
- ٦ - احتمال وقوع خطوط التلغراف التي تم مدها تحت البحر ، أو جزء منها ، في أراضى دولة معادية .
- ٧ - ان تعاون القوات البريطانية والقوات الهندية سوف يصبح تحت رحمة الادارة المحلية التي تسيطر على البلاد ، وعندئذ لن يصبح ميناء الاسكندرية وميناء السويس تحت سيطرة انجلترا ، وسيحرم أسطول انجلترا من المزايا التي يقدمها هذان الميناءان شرقى حوض البحر المتوسط والبحر الأحمر (١٦٩) .

الكابلات البحرية الجهاز العصبى للامبراطورية البريطانية :

ولم تهتم انجلترا فقط بمواصلاتها البحرية الى مستعمراتها في العالم ، ولكنها اهتمت ايضا بشبكة خطوط مواصلاتها البرقية : البحرية والأرضية على حد سواء ، تلك الشبكة التي ربطت امبراطوريتها باحكام وأطلق عليها بعض الكتاب الانجليز عبارة «الجهاز العصبى للامبراطورية البريطانية» . ولعل الرسم المرفق(*) يوضح لنا أهمية خط (اسكندرية - القاهرة - السويس) البرى ، كحلقة عقد فى هذه الشبكة الضخمة حول القارة الأفريقية وفى بقية اجزاء العالم .

لذلك اهتمت بريطانيا بربط مستعمراتها بشبكة من الاتصالات البرقية وكان أهم هذه الخطوط هو ذلك الخط الذى يربطها بالهند . فكان هناك خط مباشر أراضى يمتد عبر أوربا الى الاستانة ، ومنها عبر تركيا فى آسيا الى فاو Faou على رأس الخليج العربى

Ibid. P. 573.

(١٦٩)

(*) الخريطة ص ٣١٢ .

ومنها يتصل بكراتشي بكابل بحرى ، وافتتح هذا الخط للهند فى فبراير ١٨٦٥ ولكن نظرا لمشاكل الادارة التركية لم يثبت هذا الخط فاعليته ، وحلا لهذه المشكلة اتجهت بريطانيا لكابل بحرى خاص بها حتى الهند ، وشاركت الاموال الخاصة فيه ، وتم هذا الخط فى عام ١٨٧٠ حيث تم ارسال اول برقية عبر هذا الخط فى يونية من هذا العام (١٧٠) وهو العام الاول لافتتاح قناة السويس ، وكان طريق هذا الكابل عبر الاطلنطى والبحر المتوسط ثم البحر الاحمر فالمحيط الهندى وبلغ طوله ٦٧٠٠ ميل وتكلف الخط الواحد عبر هذا الطريق البحرى حوالى ١ ١/٢ مليون جنيه استرلينى (٢٢٠ جنيه استرلينى للعقدة البحرية) (١٧١) .

ونشب تنافس بين شركات خطوط الكابلات البحرية وشركات خطوط الكابلات البرية ، واعتمدت انجلترا على خطوط كابلاتها البحرية الى الهند وكان خطها مع الهند مفردا فى عام ١٨٧٠ فيما عدا الخط فيما بين مالطة والاسكندرية ، وحدثت انقطاعات خطيرة للخط ، واصبح تأمينه امرا ضروريا عن طريق مضاعفة الخط وعلى هذا امتدت الخطوط فى عام ١٨٧٣ من بريطانيا الى البرتغال . وفى عام ١٨٧٧ من بورسعيد الى بومباى ثم تضاعفت الخطوط تبعا لازدياد ونمو الحركة وخاصة اعتبارا من عام ١٨٨٣ من بورسعيد الى عدن . وفى عام ١٨٨٧ من انجلترا عن طريق البرتغال الى مالطة ، وفى عام ١٨٩١ من بورسعيد الى بومباى وفى عام ١٨٩٧ من Vigo باسبانيا الى جبل طارق . وفى عام ١٨٩٨ بكابل مباشر من انجلترا الى جبل طارق . وفى عام ١٨٩٩ من جبل طارق الى الاسكندرية (١٧٢) .

واتفقت الحكومة المصرية مع شركة Easton على مد كابل

George Peel., the nerves of the Empire; Cf : The (١٧٠)

Empire and the century., op. cit. P.P. 254 — 255.

Ibid. P.P. 255 — 6.

(١٧١)

Ibid. P.P. 256 — 7.

(١٧٢)

تلفرافى فيما بين سواكن وعدن ، وكان هذا الكابل من قبل قد تم ربطه بالسويس (١٧٣) .

وأصبح هذا الخط فى يد بريطانيا بالكامل طالما بقيت مصر فى قبضتها ، وكانت مصر هى نقطة الضعف لفترة بالنسبة لهذا الخط الى أن جاء كرومر فحل المشكلة (١٨٤) . أى أن الكاتب هنا يؤكد دور كرومر فى احكام قبضته على مصر وتأمين الاحتلال لخط مواصلاته البرقية مع الامبراطورية فى الهند ، كذلك كانت البرتغال نقطة ضعف فى الخط لذلك مدت بريطانيا خطا خصوصا كنوع من الأمان فى عام ١٨٩٨ مباشرة من انجلترا الى جبل طارق ، ثم الى مالطة يتكلف ٣.٦ آلاف جنيه استرلينى ، وهكذا كانت جميع الخطوط بريطانية (١٧٥) .

كذلك مدت بريطانيا خطوطا تلفرافية عبر القارة الافريقية حتى الكاب (١٧٦) .

وفى مجال التنافس نجد صحيفة Débats الفرنسية وهى تحت الحكومة على المسارعة لاد كابات تلفرافية تحت البحر الى جميع الأجزاء الرئيسية من العالم من أجل أن تكون لفرنسا خطوط تلفرافية مستقلة عن الخطوط البريطانية فى حالة الحرب ، وأكدت الصحيفة أن المانيا والبرتغال واسبانيا وهولندا سيسعدهم جدا أن يتحولوا الى استخدام الكابل الفرنسى من أجل تحطيم الاحتكار البريطانى (١٧٧) .

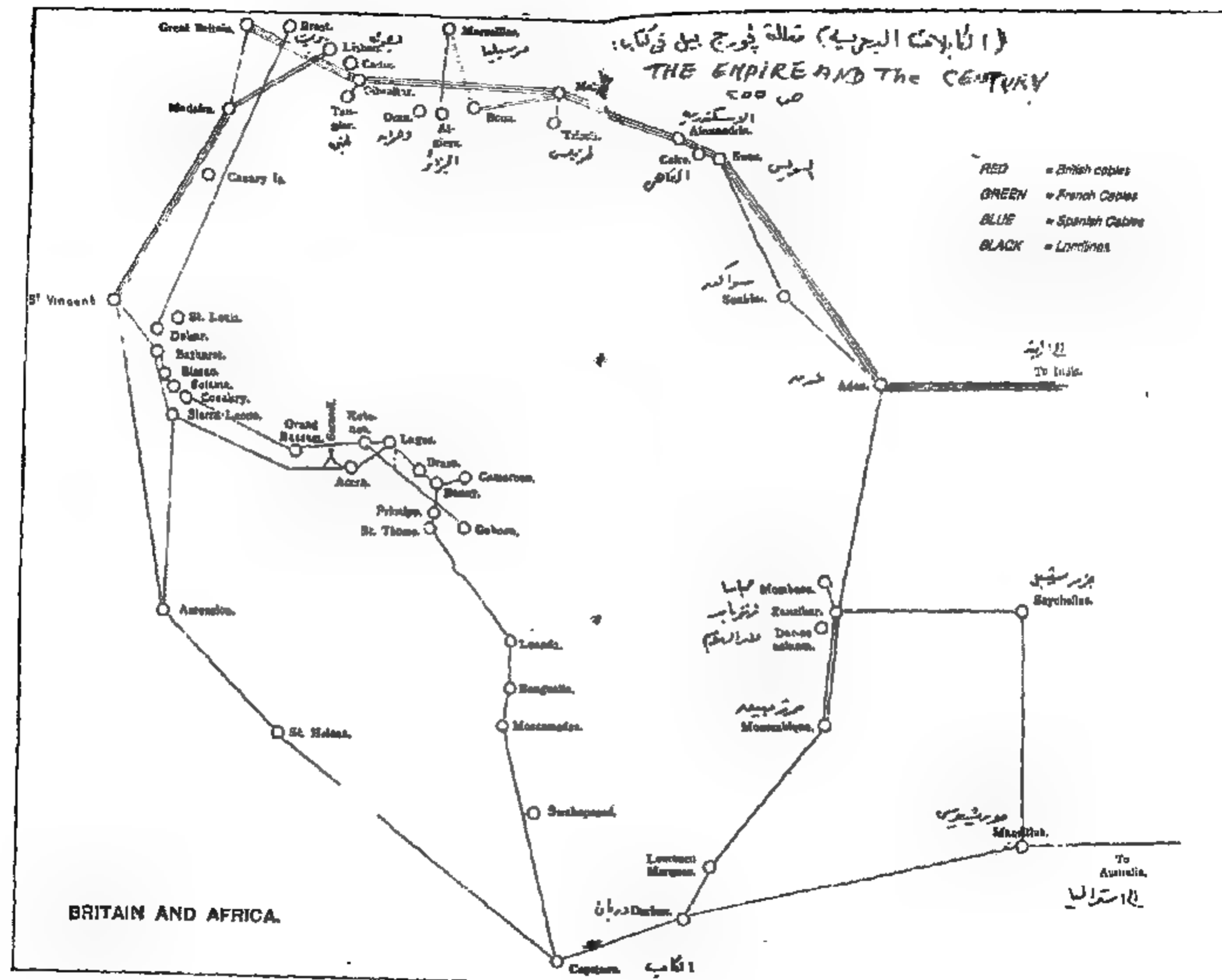
Barriere à Ferry, Caire, 11-12-1883, D.D.F.T.O. No. 163 (١٧٣)

George Peel, The Nerves of the Empire., op. cit. (١٧٤)
P. 257.

Ibid. (١٧٥)

Ibid. P. 268 — 269. (١٧٦)

Rouse, Henery, The Story of another Suez Canal. (١٧٧)
op. cit., P. 49.



وتبدو أهمية وخطورة الكابل البحرى مثلا بالنسبة للروسيا وفرنسا ، فالترابط المحتمل بينهما يمكن على الفور من استدعاء السفن الحربية الفرنسية من ميناء طولون والسفن الحربية الروسية من ميناء فلاديفوستك الى قناة فيما بين البحرين فى نفس الوقت (١٧٨) .

أهمية الاسكندرية كقاعدة بحرية استراتيجية قريبة من قناة السويس :

وعندما أصبح أمل انجلترا فى سيطرتها على الاستانة ضعيفا بدأت تركز اهتماماتها على الاسكندرية وقناة السويس تعويضا عن المضايق واستعدادا لآى هجوم بحرى روسى محتمل على الأسطول البريطانى فى شرقى حوض البحر المتوسط (١٧٩) .

وبرزت فكرة تحصين الاسكندرية وبناء قاعدة بحرية لها هناك لدى وزارة البحرية البريطانية خلال الفترة ١٨٩٥ - ١٨٩٦ ، وكان الهدف هو تأمين طريقها البحرى الى الشرق ، فقد ساد الاعتقاد بأنه ان عاجلا أو آجلا فان روسيا سوف تصبح قوة من قوى حوض البحر المتوسط الشرقى . واعيدت للأذهان هذه الفكرة عام ١٩٠٠ - ١٩٠١ ، ولكن البعض نبذ هذه الفكرة على الأساسين الاستراتيجى والسياسى ، فلم تكن هناك حاجة الى سفن حربية لقناة السويس التى اعتبرت محايدة أو بالاسكندرية التى ستترك كميناء لا يمكن الدفاع عنه . وأن الدفاع عن مصر يجب أن يترك للحامية الموجودة بها ، وأن قيام حملة قوامها ٢٥٠٠٠ جندي تصاحبها سفن حربية لمهاجمة مصر هو أمر محتمل ولكن ذلك لم يتم الا بعد هزيمة الأسطول البريطانى فى حوض البحر المتوسط أو طرده خارجه . وأن قرار احترام حياد القناة فى حالة الحرب قد تقرر على أساس الاعتقاد بأن محاولة حصار القناة بأى قوة محاربة

Ibid. P.P. 50 — 51.

(١٧٨)

Marder. P. 406.

(١٧٩)

هو أمر غير حكيم Impolitic حيث ان المحايدين سوف يتحولون ضد تلك الدولة التي ترتكب مثل هذا العمل ، ولم تقترح وزارة الحربية قبول أى حماية عسكرية مباشرة لقناة السويس التي يمكن حمايتها بفاعلية أكثر عن طريق موظفى القناة (١٨٠) .

وفى تقرير سرى رفعته وزارة البحرية البريطانية الى الحكومة تؤكد ضرورة وجود قاعدة بحرية قريبة من قناة السويس وأستند التقرير الى النقاط التالية :

١ - فى حالة الحرب بين الدول البحرية فان من الأهمية العظمى أن تمنع بريطانيا السفن المعادية فى البحر المتوسط من الاتصال والمرور الى المحيط الهندى سواء أكان هدف هذه السفن المعادية تدعيم أساطيل أخرى معادية أو للاغارة على السفن التجارية وتهديد الممتلكات لبريطانية الشرقية والجنوبية .

٢ - وحلا لهذه المشكلة المعقدة استراتيجيا ، يمكن تحقيق ذلك بنجاح باحكام قبضتنا على قناة السويس ، وعلى هذا تصبح كل السفن المتجهة شرقا لابد وأن تمر بنقطة حيث يمكن تجميعها والسيطرة عليها بوضع الحواجز لمنعها هناك ، ويجب حماية المصالح البريطانية شرقى السويس من تعرضها للخطر .

٣ - وبطبيعة الحال فان اتفاقية القسطنطينة ١٨٨٨ تمنع مثل ذلك العمل خاصة بعد أن انتهى التحفظ البريطانى على المعاهدة بعد الاتفاق الودى ١٩٠٤ ، وفى حروب مستقبلية فان مياه القناة ومناطق الاقتراب منها ستكون محايدة وعلى هذا فستكون مفتوحة للمتحاربين والمحايدين وستصبح حكومة الخديوى مسئولة أمام الدول الموقعة على المعاهدة فى مراعاة احترام حياد القناة .

٤ - وكما أوضح سيلبورن فى عام ١٩٠١ (فى المذكرة التى رفعها حول هذا الموضوع) فإنه من مصلحتنا مراعاة حياة قناة السويس . وفى حالة قيام حرب تكون انجلترا طرفا فيها فإن القناة ستكون مفتوحة للدول التى فى حالة حرب معنا ولا نستطيع أن نتعرض لها وعلى هذا فإنه يحق لانجلترا احتجاز وأسر السفن المعادية اما قبل دخولها أو بعد مغادرتها هذه المياه المحايدة .

٥ - ومن حسن الحظ فإن هذا الأمر يسهل تحقيقه بنجاح عن طريق مراقبة منطقتى الاقتراب من القناة ، وأن أحقية حرية المرور فى قناة السويس لن تؤثر فى واقع الأمر فى مركز بريطانيا الاستراتيجية لأن حرية المرور فقط ستقتصر على مياه القناة وليس على أعالي البحار . والقوة التى تسيطر على أعالي البحار تسيطر فى نفس الوقت على القناة نفسها على الرغم من شروط الاتفاقية .

٦ - إذا رغبت انجلترا فى اعاقبة المرور بالقناة أمام أعدائها فى حالة الحرب يمكنها ذلك عن طريق السيطرة على مناطق الاقتراب فى البحر المتوسط وهو المكان المفضل . وللسيطرة على مناطق الاقتراب من البحر الأحمر ، فإن الأمر يستلزم إرسال السفن عبر القناة وسوف يثار هنا ، اعتراض كبير لأن ذلك يستلزم تشتيتا للقوة والتى من المحتمل تعرضها للهجوم من قوة معادية أكبر منها ، ولكن باحتجاز العدو داخل مياه البحر المتوسط فإن ذلك سيؤمن أن القوة ستكون فى اتصال مع الأسطول الرئيسى ويمكن استخدامها بنجاح وبفاعلية دون أن تقوم بمخاطر بمفردها .

٧ - يكون الأسطول عندئذ فى حاجة الى قاعدة مؤقتة يمكن منها التزود بالفحم واصلاح وصيانة السفن الحربية . وتصبح الاسكندرية عندئذ هى أنسب مكان لذلك فيما عدا مدخل الميناء حيث يحتاج الى تعميق بالنسبة لبعض السفن الحربية

الضخمة . وحيث ان التزامنا بالحياد بالنسبة للقناة لا يمتد الى الاسكندرية وعلى هذا فلن يكون هناك اعتراضات سياسية من استخدامنا الاسكندرية كمرسى ابان الحرب .

٨ - يوجد بالاسكندرية ثلاثة أحواض يمكن اصلاح السفن الحربية بها وأماكن لرسو اعداد من السفن الحربية علاوة على وجود مستودعات بترولية لتموين السفن الحربية بالوقود .

٩ - وعلى هذا فان الاسكندرية لديها كل الميزات والامكانيات الضرورية لتصبح قاعدة بحرية مؤقتة ومرسى حربيا وصالحيتها كميناء فى كل الأجواء ولكن مدخل البوغاز : Boghaz Pass ، وهو المجرى الرئيسى للدخول ، معرض باستمرار للامواج العالية (بحر مدفون) Swell من الشمال ، عندئذ يصبح المرور غير آمن ولاصلاح هذا العيب يكون عن طريق تعميق الممر الى ٣٥ قدما على الأقل وهذا يتطلب (تكريك) ١٥٠٠ ياردة بمقدار ٣ او ٥ اقدام أكثر من العمق الحالى ، وأن يتم هذا العمل بأسرع مايمكن لأن هذا متعلق بالدفاع عن كل الممتلكات البريطانية الشرقية ومصالحها هناك . وان عمق قناة السويس ٢٨ قدما - فى ذلك الوقت - سيزداد الى ٣١ قدما ويصبح فى امكان السفن بفاطس ٣٠ قدما استخدام القناة . وعلى هذا من مصلحة التجارة البريطانية المصرية على السواء أن تستخدم السفن الضخمة ميناء الاسكندرية ولكن هذا الأمر مستحيل الآن فى ظل هذا المدخل غير العميق ، ولاسباب تجارية عندئذ يبدو ضروريا اتخاذ الخطوات على الفور لتعميق مدخل البوغاز الى ٣٥ قدما وسيصبح ذلك ٤ اقدام فقط أعمق من قناة السويس (١٨٠م) .

Admiralty. C.I.P., Papers. Memorandum. The (١٨٠م)
necessity of Temporary Naval Base Near the Suez Canal.
CAB/38/8/11. 2-2-1905. P.R.O.

والباحث هنا يجد أن مركز الثقل قد انتقل من المضائق الى الاسكندرية التي ستصبح قاعدة بحرية حقيقية للأسطول البريطاني في شرقي حوض البحر المتوسط يمكن من خلالها حماية المدخل الشمالي لقناة السويس ومنع سفن الأعداء من الوصول للبحر الأحمر ، وفي نفس الوقت ضمان عدم الاخلال باتفاقية عام ١٨٨٨ .

وأخذت انجلترا تجهز بوغاز الاسكندرية لمرور السفن الحربية الضخمة متعللة بأنه مطلب تجارى بينما هو أصلا هدف عسكري استراتيجي ، وحث التقرير الحكومة البريطانية على سرعة التنفيذ لخطورته لأنه يمثل دفاعا عن مصالح وممتلكات انجلترا في الشرق .

استراتيجية بريطانيا في حالة احتلال الروسيا للمضائق :

وبعد أن أصبح منع مرور الأسطول الروسى عبر المضائق أمرا مشكوكا فيه ، واحتمال احتلال الروس للاستانة ، وفى تقرير سرى لوزارة البحرية البريطانية عن مشكلة المضائق أوضح أن الروسيا لديها قواعد بحرية فى البحر الأسود على بعد ٨٠٠ ميل من خطوط المواصلات البريطانية مع الهند عبر مالطة وبورسعيد والسويس . وتقع مداخل الدردنيل فى منتصف هذا الطريق أى عندما يعبر الأسطول الروسى الدردنيل ويصبح على بعد ٤٤٠ ميلا من مصر أو نقطة التقاء مع الأسطول الفرنسى الحليف علاوة على أن الأسطول الروسى سيجد ملجأ آمنا فى حالة الهزيمة أو تعرضه لقوة أكبر منه (١٨١) .

وفى حالة احتلال الدردنيل أفاد التقرير أنه ليس من الأهمية استراتيجية احتلال جزر لنوس وميثيلين أو أية جزر تركية . فمن

CAB 38/2/1., Admiralty Report., 7-2-1903, Secret (١٨١)

The effect of Naval Strategic Position in the Mediterranean of a Russian occupation of constantinople. P.R.O.

الخطأ احتلال مزيد من القواعد البحرية الحصينة واعتقاد أن ذلك مصدر قلق للادميرال ويعوق تحركاته . « وحيث أن لقواتنا البحرية السيادة في شرقي الحوض فإنه يجب فتح هذه الموانئ كمرسى ومكان التقاء ناقلات الفحم وسفن الامدادات ، وقد يثار سؤال اذا لم تقم بريطانيا باحتلال هذه الجزر فقد تقوم روسيا باحتلالها ، وهذا مستبعد لأنه يمكن عزلها عندئذ ، هذا علاوة على أن احتلال هذه الجزر زمن السلم سيثير الشـعور المعادي لانجلترا في القارة » .

« والسؤال التالي ، ما هي قيمة الاستفادة بالتحالف الثلاثي ؟ وهل سيؤثر في مركز انجلترا البحري في حوض البحر المتوسط ؟ ان التعاون مع الأسطول الايطالي ضد القوات الفرنسية في غربي حوض المتوسط سوف يساعد انجلترا على ارسال سفن حربية بما فيه الكفاية مع الأسطول النمساوي لشل حركة الأسطول الروسي في البحر الأسود . كما وان الجيش النمساوي سيكون قادرا للعمل ضد القوات الروسية المتقدمة من الاستانة . وعلى أية حال فان مثل هذا الترابط الضخم ضد فرنسا والروسيا يبدو غير محتمل تماما ، فالمانيا لا تخاطر بعداوة روسيا لأن المانيا تحاول تحسين مركزها البحري في الشرق الأدنى . وان موقفها بين روسيا وفرنسا يجبرها على أن تكون في علاقات حسنة مع روسيا بأي ثمن وأسطول النمسا غير ذي بال . أما مساعدة ايطاليا فقد تكون لها أهميتها وإلى أي مدى يمكن الاعتماد عليها ، فهذا سؤال لا تستطيع البحرية الرد عليه » (١٨٢) .

وأوضح التقرير أنه في حالة احتلال الروس للمضايق أو ضمانهم لمرور أسطول البحر الأسود الى البحر المتوسط فالأماكن المحتملة لتحركه هي : سواحل مقدونيا أو آسيا الصغرى . فالأولى ستضعها في صراع مع النمسا ان عاجلا أو آجلا ، أما سواحل

آسيا الصفري فستضاعف الخطر مع المانيا بسبب سكة حديد بغداد ، وبالتأكيد مع فرنسا لأنها قريبة من سوريا . وقد تحاول الهجوم بسفينة أو بسفینتين سريعتين على بورسعيد بأمل اتلاف قناة السويس . وهذا أيضا غير محتمل لأن هذا العمل سوف يضع روسيا في مأزق وصراع مع كل الدول البحرية ، ولا يمكن للروسيا من عمل بحري ناجح في مصر أو أى مكان آخر ما لم يحارب أسطولها الاسطول الانجليزى ويوقع به الهزيمة (١٨٣) .

الفصل الخامس

« قناة السويس والتنافس الاستعماري
على سواحل أفريقيا وآسيا والاقيانوسية »

قناة السويس والتنافس الاستعماري في افريقيا :

اذا كانت افريقيا غداة افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية ماتزال ملكا للافريقيين ، فقد كانت ١/١٠ اراضى القارة تحكم ، بطريقة أو بأخرى ، بمعرفة الافريقيين ولكن خلال ثلاثين عاما بعد افتتاح قناة السويس انقلبت تلك النسبة واصبحت معظم اجزاء القارة نهبا للاستعمار الأوربي (١) . ولقد كان للتطور التكنولوجي الذى حفل به القرن التاسع عشر ، مثل التطور المذهل فى بناء السفن وهندسة السكك الحديدية والاتصالات البرقية وافتتاح قناة السويس للملاحة اثرها الكبير فى اندفاع التسلب الاستعماري صوب القارة الأفريقية . بينما ترجع احدى المدارس التاريخية هذا الاندفاع الاستعماري لاعتبارات استراتيجية مثل تسلط فكرة الأمن ورسوخ فكرة حماية الطرق الى الشرق . فمثلا أجبرت الاعتبارات الاستراتيجية البريطانيين الى الاستيلاء على الكاب ثم على مصر الأكثر أهمية من حيث الموقع الاستراتيجي ، وأرسلت القوات لمصر لاحتلال مؤقت وأجبرتهم الظروف على البقاء . وفى مطلع عام ١٨٨٠ اعتبر الامبرياليون الاستانة مفتاحا لشرقى حوض البحر المتوسط والشرق الأوسط (٢) .

وخضعت مصر لحماية اقوى دولة بحرية بقانون التاريخ الذى

Mark Strage., Cap to Cairo. London 1977. PP. 11-12 (١)

L.H. Gann & Peter Duigan, Colonialisms in Africa (٢)
(1887 — 1960) Vol. I. Cambridge P. 124.

لا يرحم والذي أدى الى اعلان انجلترا كل حمايتها على وادى النيل بعد ذلك . و قناة السويس هي بسفور عالم البحر المتوسط الحديث التي ربطت الشرق بالغرب ، وأصبحت مصر بالضرورة « حلقة العقد » أهم نقطة في سلسلة التجارة العالمية مثلما هي أهم قاعدة استراتيجية بحرية في العالم (٣) .

فمصر تقف في منتصف الطريق في الدبلوماسية والاستراتيجية البحرية بين امبراطورية بريطانيا الشرقية والغربية . والتمثال الضخم الذي يتمطي برزخ السويس ويملك عندئذ المركز المتفوق فمصر هي اذن بوابة الشرق (٤) .

واذا كانت انجلترا قد احتلت مصر لتأمين قناة السويس فانها قد توغلت في افريقيا بحجة تأمين وادى النيل ، لأن أى قوة ، في رأى كرومر : « تستطيع السيطرة على منابع النيل فانها تسيطر على مصر » (٥) .

وهكذا كانت مصر محور السياسة الخارجية لبريطانيا ، وأثرت مصر تأثيرا قويا على علاقات انجلترا الخارجية وأعطت التوازن نستعمراتها . وهكذا أصبحت القوة التي تسيطر على برزخ السويس يكون لها المركز المتفوق . وجاءت بريطانيا للبقاء في مصر طالما بقيت امبراطوريتها . فمصر قد فتحت طريق الامبراطورية على وادى النيل ، وحكمت بريطانيا وادى النيل من منبعه الى مصبه ، أى من بحر الى بحر . وقد ربط النفوذ البريطانى أعالي النيل بمنطقة شرقى افريقيا . وهكذا كان الحكم البريطانى في الجنوب وسيادته البحرية في الشمال حماية لبوابات مصر . وأخذت خطوط السكك

A - Silva White, The expansion of Egypt. Lond. 1899. (٣)
P. 76.

«Egypt is the fulcrum of our foreign policy» (٤)
Ibid. P. 440.

Sanderson, G.N., op. cit. P. 70. (٥)

الحديدية تربط السواحل بالمناطق الداخلية • ووادي النيل تحده الصحارى شرقا وغربا ويحيط به البحر • وهكذا فإن مصر نقطة عبور وارتكاز في طريق الامبراطورية البريطانية تربط البحر المتوسط بالمحيط الهندي ، فهي أقوى وأضعف رابطة في سلسلة طريق المواصلات البريطانية مع الهند والشرق ، فهي قوية لأنها تتمتع بالاكتمال الذاتي وضعيفة لأنها لا تتمتع بالحكم الذاتي (٦) •

وقد تحرك البريطانيون صوب مصر لحماية الطريق الملاحي الى الهند ، ولكن التدخل في مصر جرهم الى السودان ثم أوغندا • ودفع العمل البريطاني هذا دولا أخرى وبالأخص فرنسا للبحث عن تعويض لها في أفريقيا (٧) • ويؤكد بيير رينوغان في مقدمة كتابه « سياسة التسلط الاستعماري » ، أن روح السياسة البريطانية قامت على أساس الضرورة الاستراتيجية (٨) • فبريطانيا سيدة الطرق البحرية والتي كانت واحدة من أهم العناصر الضرورية لقوتهم ، واهتمت الولايات المتحدة الأمريكية أيضا بمراكز الضغط البحرية Point d'appui navals والتي كان امتلاكها من أهم أهداف الامبريالية الأمريكية • وقد أكد جول فيري ذلك الأمر أيضا في إحدى خطبه في ٢٨ يوليو ١٨٨٥ عندما قال : « يجب التأكيد على القوة البحرية ومراكز التزود بالوقود ، وهذا هو السبب في أهمية تونس وسايجون والهند الصينية ومدغشقر » • وكذلك نجد إيطاليا يدفعها الأمل في أرساء قاعدة بحرية لها في مدخل البحر الأحمر ، حيث تمركزت بريطانيا في عدن وفرنسا في جيبوتي (٩) • وأكدت أحداث السودان أن الاحتلال البريطاني لمصر يجب أن يقاس بالسنوات وليس بالشهور وغدا الرأي العام والصحافة بشكل

Silva, White arthur, op. cit. P.P. 400 — 443.

(٦)

Ibid.

(٧)

Renouvin, P. La politique d'expansion imperialisme

(٨)

Paris, 1949. P. 2.

Ibid.

(٩)

أقوى يؤيد فكرة ضم مصر وخاصة حملة السندات ورجال الأعمال
والصحافة الأجنبية (١٠) .

كذلك وجدت انجلترا الاغراء بنفس الطريقة التي حطمت بها
عرابى ، ولهذا نادت بمنطق أن السودان من ممتلكات مصر ، وجعلت
سياستها بالتدريج هي سياسة مصر . وهكذا سجنّت انجلترا نفسها
في مصر ، التي أطلق عليها جون مالرو «House of Bondage»
وضحت بحريتها في العمل في أى مكان في العالم للمحافظة على
مركزها الجديد في أفريقيا ، وعانت في نفس الوقت من الثورات
الدينية — الثورة المهدية — وكانت رسالة هيكس باشا للخرطوم
قد أثارت المهدي وأشعلت الثورة في السودان الشرقي وبذلك أغلق
طريق الهرب من الخرطوم الى سواكن ، وأبىد هيكس وقواته وأدت
ثورة السودان الى ازدياد التمسك البريطاني بطريق السويس
— الهند ، دون الاكتراث بتحذير راندولف تشرشل للمبالغة في
أهمية خط (السويس — الهند) متأثرين بديزرائيلى ، وان مصر
ليست الطريق الرئيسى للهند (١١) . ونوى غوردون الوصول
للخرطوم عبر قناة السويس وميناء سواكن ، ونتيجة للمقاومة
الشديدة في السودان اضطر كرومر الى استبقاء غوردون في
بورسعيد في ٢٤ يناير ١٨٨٤ وحوله تجاه طريق النيل الآمن . وأدى
نجاح الثورة المهدية الى تقوية الحاميات البريطانية الموجودة في
بورسعيد والاسكندرية في ١٨ فبراير ١٨٨٤ (١٢) .

وهكذا أدت خطورة الموقف البريطانى في مصر الى تقوية
الرأى الذى نادى بالجللاء عن مصر وتشجيع اقتراحات شراء شركة
قناة السويس من أجل مشروع سكة حديد الفرات ومشروع قناة على
وادي الأردن أو حتى الاتجاه بخط السفن للعقبة وخط حديدى منها

Marlowe., Cromer in Egypt. P. 96.

(١٠)

Farine., P. 325.

(١١)

Ibid. P. 326.

(١٢)

وبذلك تزداد المصالح البريطانية في شبه الجزيرة العربية وسوريا (١٣) .

ومن نتائج الثورة المهدية في السودان وهزيمة الانجليز تقليل تجارة السويس أكثر من تلك الخاصة بقناة السويس . وقرر الانجليز تخليد ذكرى غوردون بإنشاء مستشفى يحمل اسمه في بورسعيد يمكن لجميع المسافرين عبر قناة السويس رؤيته ، ويكون هذا المستشفى متاحاً للشرقيين والأوروبيين على السواء على أطراف آسيا وأفريقيا . ولكن فكرة إنشاء مستشفى لغوردون تخليداً لذكراه لم تنفذ (١٤) .

وقرر مجلس الوزراء البريطاني عقب كارثة الخرطوم استعادة السيطرة على السودان عن طريق إنشاء خط حديدى من سواكن الى بربرة . وعرضت المستعمرات الاسترالية تقديم مساعدتها العسكرية لانجلترا ، بينما رفضت كندا ذلك باعتبار ان هذا العمل « يعد حقيراً » وذكرت ان قناة السويس لا تعنيها في شيء .

وتم بناء ١٩ ميلاً من الخطوط الحديدية في سبعة أسابيع تكلفت ٨٦٦٠٠٠ جنيه استرلينى ثم تم التخلي عنها ، واستفادت شركة قناة السويس من رسوم المرور التي تم تحصيلها على السفن التي نقلت هذه القضبان الحديدية ، والتي أعيدت لانجلترا عبر قناة السويس . وقد أثارت المسألة السودانية المطالب الاسترالية لصوت مماثل لانجلترا لتقرير عما اذا كانت مصر وقناة السويس يجب تركهما للفوضى (١٥) .

هذا وقد اتخذ لورد كيتشنر - إبان الثورة المهدية - من قناة السويس قاعدة للعمليات ضد السودان المصرى ، وعلى هذا يصبح من الصعب التحدث عن الحرب من الناحية الدولية بكل ما تعنيه

Guyn and Tuckwelle, Dilke, op. cit., Vol. 1 P. 532. (١٣)

Farnie., op. cit. P. 327. (١٤)

Ibid. (١٥)

الكلمة ، فالسودان خاضع للسيادة المصرية ومصر بدورها من حقها التمسك « باختصاصها الاقليمي » . في نفس الوقت تمسكت بريطانيا بتفويض الخديوى وهو غير قادر على اتخاذ اجراءات اعتراضية خاصة بمرور سفن المتحاربين فى قناة السويس ، ومع ذلك فان تصرف بريطانيا كان يحميه التحفظ الذى ذيلت به اتفاقية القسطنطينة عام ١٨٨٨ (١٦) . وقد كان تحطيم الثورة المهدية بمعرفة مدافع كتشنر وهى من طراز «Maxins» التى تم نقلها عبر قناة السويس ، قد سهل الاعتراف بأن قناة السويس قد شتتت الجماعات الاسلامية (١٧) .

وكان استرجاع السودان عملا عسكريا اكثر منه اقتصاديا ، ويسمح للامبراطورية البريطانية تجنيد واستغلال السودانيين الجنوبيين فى الخدمة العسكرية ، وشجعت احياء مشاريع سكة حديد ، سواكن — بربره وخط سكة حديد : (القاهرة — الكاب) وحتى خط حديد (الاسكندرية — شنغهاى) . هذا وقد تحولت تجارة السودان صوب موانئ البحر الأحمر ، بعيدا عن النيل (١٨) .

اعالى النيل وتأمين مصر وقناة السويس :

ولم يمل كرومر من ترديد عبارة « مصر هى النيل والنيل هو مصر » وأن أى دولة تملك حوض النيل الاعلى لابد بحكم الموقع الجغرافى أن تملك السيطرة على مصر (١٩) .

وشجعت لندن مصر لمد ممتلكاتها على الساحل الافريقى للبحر الأحمر وخليج عدن من أجل احباط قيام تنافس اوروبى قريب من السويس طريق الهند . وفى نفس الوقت ساندت بريطانيا زنجبار

Avram Beno, The evolution of the Suez Canal status. P. 82, note 129.

(١٦)

Farnie., op. cit. P. 462.

(١٧)

Ibid.

(١٨)

(١٩) رسالة بارنج الى سولسبرى فى ١٥ ديسمبر ١٨٨٩ ، محمد فؤاد

شكرى ، مصر والسودان ص ٤٤٢ .

في تدعيم سلطتها على الساحل الافريقي للمحيط الهندي ، وكانت منطقة أعالي النيل بالنسبة لوزارة الخارجية البريطانية مسسرحا لخدمة الاستراتيجية البريطانية في المحيط الهندي ، ومن الممكن أن تقوم بذلك دولتان صغيرتان بخدمة أغراض بريطانيا في هذا الشأن نيابة عنها (٢٠) .

وكان كرومر يعتقد أن مصر ستظل آمنة طالما لم تصل أي دولة أوروبية للنيل قرب الخرطوم كما كان يرى أهمية وضرورة مراقبة وحراسة سواحل البحر الأحمر لأنها المداخل الطبيعية لشرق أفريقيا (٢١) . واستطاع كرومر التأثير على فكر سسولسبرى في المسألة المصرية للمحافظة على مركز إنجلترا في مصر بمنع أية دولة كبرى من احتلال أي جزء من وادي النيل الأعلى فإن أية دولة أوروبية تحاول الاستيلاء على مياه النيل ستهدد مصر تهديدا خطيرا وأن قيام دولة كبرى متحضرة في وادي النيل ستكون كارثة على مصر ، أما القبائل المتوحشة في نظره التي تحكم الآن في السودان فليس لديها الموارد أو المهندسون المهرة للقيام بأي ضرر حقيقي ، وستكون القضية مختلفة تماما عندما ترسخ الدولة المتحضرة قدمها في وادي النيل ، عندئذ سيكون في مقدورها تخفيض امدادات مياه النيل من أجل تحطيم البلاد . ومهما كانت هذه الدولة التي ستسيطر على وادي النيل الأعلى فإن مجرد مركزها الجغرافي سيجعلها تحكم مصر (٢٢) .

ولقد تأثر كرومر بهذا الرأي بناء على تقرير أحد مهندسي الري ويدعى مونكريف Moncrieff الذي رأى أهمية مياه النيل الأبيض أكثر من النيل الأزرق ، وببناء على هذه المخاوف تركز اهتمامه على أهمية مياه النيل الصيفية في حالة انخفاض النيل واحتمال سيطرة قوة معادية على النيل الأبيض الذي هو المورد

Sanderson, England Europe and the Upper Nile, P. 12. (٢٠)

Ibid. (٢١)

Marlowe, Cromer in Egypt. P. 136. (٢٢)

الرئيسى للمياه الصيفية ، ولهذا فكر فى اقامة خزان للمياه فى أسوان لأن احتمال قيام دولة معادية بالسيطرة على فرع النيل الأبيض الذى يمثل المصدر الرئيسى لمياه النيل الطبيعية لمصر ، أصبح أكثر أهمية من احتمال حجز مياه الفيضان من النيل الأزرق والذى كان وهما من الناحية الفنية ، ولكن لم يكن من غير المحتمل التدخل فى النيل الأبيض من الناحية الفنية (٢٣) .

وكانت فكرة حجز مياه النيل الأزرق أو تسميمها من منابعها فى اثيوبيا كوسيلة لتحطيم مصر قد نوقشت وأثيرت فى كل عصر . وهو أمر صعب تحقيقه ، فلا يمكن لأى عمل هندسى تحويل مجرى نهر النيل من منبعه أو منع الفيضان السنوى ، كما ان تسميم مياه النيل الهائلة أمر يشبه أحلام الأطفال (٢٤) .

وكانت هذه هى أهم أسباب سياسة كرومر فى السودان وكذلك سولسبرى لحماية مصر من أن تتحكم فيها دولة أوربية تسيطر على مياه النيل (٢٥) .

وكثيرا ما كان كرومر يلح على سولسبرى ويخوفه من أن أى قوة تسيطر على منابع النيل تسيطر على مصر . ولم يكن سولسبرى ليرضى بأن تتخلى انجلترا عن أية أراض تابعة لمصر (٢٦) .

وكانت ألمانيا وإيطاليا وبلجيكا وفرنسا مصدر ازعاج لبريطانيا بالنسبة لمناطق نفوذها فى منطقة أعالي النيل (٢٧) .

Marlowe, Cromer in Egypt. P. 140. (٢٣)

ALAN Moorehead, The Blue Nile. New York 1969. (٢٤)
P. 201.

Marlowe, Cromer in Egypt. P. 140. (٢٥)

Sanderson, op. cit. P. 46. (٢٦)

Ibid. PP. 70 — 71. (٢٧)

قناة السويس وفاشودا - درس فى القوة البحرية :

عندما اتجهت أنظار ذلكاسيه بتوجيه حملة لبحر الفزال كان الهدف الرئيسى هو نهر النيل نفسه ، وبالأخص بالقرب من فاشودا . وبدأت تلك الاتجاهات فى الدراسات التى ظهرت فى الفترة الأخيرة على يد المهندس الفرنسى Victor Prompt مهندس رى عمل بخدمة الحكومة المصرية - الذى بحث امكانية انشاء خزان على النيل الأبيض ، واقترح أن يكون هذا الخزان بهدف استخدامه لخراب مصر ، سواء عن طريق الجفاف أم الفيضان المدمر (٢٨) .

وأوضح المهندس الفرنسى أنه اذا لم تصرف المياه من خزانات البحيرات فى الوقت المناسب فان الامداد الصيفى لمصر سوف يضيع نصفه ولو فتحت الخزانات فجأة ونشأ الفيضان فان مدينة النيل سوف تغرق فى كارثة ، واحدة . وقد انتشرت تلك الدراسة بين الوزراء بباريس فى مطلع عام ١٨٨٩ ، وكان هدف هذه الدراسة هو الضغط على انجلترا فى منطقة أعالي النيل لاعادة فتح بحث المسألة المصرية . فمصر بدون السودان لا تساوى شيئاً كما أن ملكية مصر نفسها لا تساوى شيئاً لانجلترا بدون قناة السويس (٢٩) .

وكان كرومر يرى أهمية السودان وأعلى النيل الحيوية لمصر وبالتالي ضرورة مقاومة تقدم الفرنسيين بكل قوة تجاه هذه المناطق وما سيقترتب على ذلك من المخاطرة بصراع خطير مع فرنسا (٣٠) . وارتبط موقف سولسبرى بالنسبة لأحداث مصر وأعلى النيل بموقفه من التوازن الأوروبى وخصوصا التحالف الثلاثى ، فحاول

Sanderson, op. cit. P. 142.

(٢٨)

«L'Egypte sans la soudan est un possession sans

(٢٩)

valeur L'Egypte n'assure même pas à l'Angleterre la possession du Canal de Suez».

Montell (نائب وزير المستعمرات) à Lebon (قائد منطقة أعالي النيل)
Paris, 7-3-1894. D.D.F. T. 11. No. 65.

Sanderson, op. cit., P. 238.

(٣٠)

التقريب من فرنسا عام ١٨٩٦ ، ولكن هذا الاختيار كان صعبا ويتضح ذلك من المذكرة التي بعث بها كورسيل لسولسبرى بأن الطريق الوحيد للوفاق بين إنجلترا وفرنسا ثمنه الجلاء عن مصر ، ويتبعه توازن النفوذ الفرنسى - الانجليزى فى مصر . وكان هذا المطالب صعبا لانجلترا لأن التضحية كانت عظيمة، ولم يكن فى مقدور سولسبرى أو حزبه تنفيذ هذا المطلب علاوة على أن مصر أصبحت وقتذاك (١٨٩٦) أكثر أهمية من قبل لانجلترا من الناحية الاستراتيجية (٣١) . وقد أغرى هانوتو القيصصر - فى مباحثاته معه - فى أكتوبر ١٨٩٦ بقبول مشروع فرنسى يتضمن الاعتراف بالاحتلال الانجليزى لمصر فى مقابل حياد قناة السويس وتعويض فرنسا فى أمالى النيل (٣٢) . وام ينس سولسبرى أبدا تحذيرات كرومر المتكررة له من أن السيطرة على مياه النيل انما تزيد من قبضة بريطانيا على مصر نفسها وسيكون ذلك مفيدا فى اليوم الذى تعطى فيه مصر شكلا من الاستقلال (٣٣) . وقد ربطت مياه النيل الأبيض السودان منذ الأزل بأمن مصر ، وبالتالي بمركز بريطانيا فى مصر . وإذا كانت بريطانيا قد نجحت فى تدعيم سيادتها وسيطرتها على مصر فانها لم يكن بوسعها البقاء بدون اهتمام بالنسبة المستقبل أعالى النيل . وعندما أصبح استمرار احتلال مصر هو العامل الرئيسى للمصالح البريطانية فى مصر فان حماية مياه النيل من التدخل الأوروبى أصبحت عملا لا مفر منه بالنسبة لدبلوماسية الاستراتيجية . وفى نفس الوقت أصبحت مصر وأعالى النيل على درجة كبيرة من الأهمية عن ذى قبل فى حسابات بريطانيا الاستراتيجية (١٨٩١ - ١٨٩٤) ذلك أن نمو التحالف (الروسى - الفرنسى) واعتراف لندن باستحالة اغلاق المضائق فى وجه روسيا جعل استمرار احتلال مصر وعدم تهديد هذا الاحتلال أمرا

Ibid.

(٣١)

Ibid. P. 314.

(٣٢)

Sanderson, op. cit., P. 397.

(٣٣)

حيويا ومتزايدا . فبواسطة حادثة جغرافية تصبح الأحداث في منطقة أعالي النيل النائية ذات أثر حاسم ومهم على توازن القوى في البحر المتوسط ، وليس فقط كون البحر المتوسط يتضمن طريق السويس للهند ، إلا أنه أيضا ميدان للتنافس حيث كان الاسطول البريطاني الذي له السيادة يساند دبلوماسية لندن في الشرق الأدنى وحتى في قارة أوروبا نفسها . وتأكد التنافس الأوربي في أعالي النيل على المستوى الرسمي فنجد سياسة هانوتو بأصراره على حقوق الحكومة العثمانية في السودان قد جعلت أعالي النيل شبيهة بالمسألة الشرقية (٣٤) .

ولقد برهنت حادثة فاشودا بما لا يدع مجالا للشك أن بريطانيا قد تحارب قبل أن تسمح لنفسها بالخروج من مصر . وهكذا حطمت سوء الفهم الذي ساد أروقة المكاتب الدبلوماسية الفرنسية والرأي العام الفرنسي . ولم يتخيل مسئول سياسى فرنسى واحد أبدا أن تقوم الحرب من أجل مصر ، وإنما تقوم الحرب بسبب الالتزامات واللورين ، وأن ما حدث من وفاق (فرنسى - المانى) في الفترة من (١٨٨٤ - ١٨٨٥) قد أدى الى بعض المكاسب باتخاذهما سياسة مناوئة للاحتلال البريطاني في مصر ، إنما كان بدافع عامل الكبرياء المجروحة لفرنسا (٣٥) .

وجاءت المشكلة في أفريقيا من مطالب فرنسا المستمرة حول نهر النيل وخاصة في حوضه الأعلى . وظلت أحلام فرنسا تراودها في التواجد بالقرب من أعالي النيل وهو أحد مطالب الحزب الاستعماري الفرنسي ولجنة أفريقيا الفرنسية (٣٦) . ولكن هانوتو

Ibid., PP. 402 — 3.

(٣٤)

Marlowe, Cromer in Egypt, P. 245., Cf.

(٣٥)

Sanderson, England Europe & The Upper Nile P. 374.

James. J. Cooke, New French Imperialism (1880 —

(٣٦)

1910). The Third Republic and colonial expansion. Hand conticut.

1973. P.P. 81 — 82.

كان يؤمن بأن حل المسألة المصرية وتعقيداتهما في المسألة السودانية
يكمن في عمل دولي ان عاجلا أو آجلا (٣٧) .

واتسمت السنوات (١٨٩٤ - ١٨٩٦) بإعطاء البرلمان الفرنسي موافقته المطلقة لسياسة تحمل في طياتها مخاطر تماثل ما حدث عام (١٨٨٢ - ١٨٨٥) ويرى الدكتور « ساندرسون » انه كان وراء تلك السياسة قليل من الحسابات المعقولة فقد قامت على اعتقاد أن حملة ناجحة على أعالي النيل لابد أن تؤدي - على أية حال - الى حل للمسألة المصرية . وكان وراء الأحداث اتجاه يرى ان امبريالية ((السيادة القومية)) قد أخذت تفقد الاساس والأرضية وتسلم القياد الى ((الامبريالية الاقتصادية)) لاتحاد فرنسا الاستعماري (٣٨) .

ووجد هانوتو مساندة من الحزب الاستعماري فطلب من البرلمان التصويت على مبالغ لبناء مراكز وحصون صغيرة على بحر الغزال ، وكان هانوتو يعلم رغم ذلك ان معظم الدبلوماسيين الانجليز يرون أن التواجد الفرنسي بالقرب من النيل يعتبر تهديدا للمصالح البريطانية . وكان تحرك فرنسا صوب النيل غير خاف على سولسبري الذي أخبر كرومر في أبريل ١٨٩٦ أن الحزب الفرنسي الاستعماري يحاول توحيد أفريقية الفرنسية الشمالية والغربية مع مستعمرة أوبوك على البحر الأحمر ، وهذه الخطة المنطقية تمثل تمركزا عسكريا على النيل الأعلى . وكان سولسبري يدرك تماما أن وجود الفرنسيين على نهر النيل سوف يؤدي حتما الى صدام بينهما (٣٩) .

وبعد استرداد السودان أعقبه أعظم الأزمات في العلاقات الفرنسية البريطانية منذ عام ١٨٨٢ ، تركزت حول قرية شسيلوك

Sanderson, England Europe and the Upper. Nile. (٣٧)
P. 309.

Ibid. P. 391. (٣٨)

James. J. Cooke, op. cit. P. 87. (٣٩)

Shilluk بفاشودا حيث رفع مارشاند Marshand العلم الفرنسي المثلث الألوان في ١٢ يوليو وكتشتر العلم المصري في ١٩ سبتمبر . وحدث تلميح انجليزى في ٢٩ سبتمبر أنه بعد انسحاب فرنسا من فاشودا يجب تحييد نهر النيل من منبعه الى مصبه . وذلك على غرار قناة السويس . وقد اثار ذلك احتجاجات من جانب رجال القانون أمثال هولاند T.E. Holand على سوء استعمال عبارة «Neutralisation» فيما يختص بقناة السويس . وكانت القومية الفرنسية قد وصلت الى قمته في الأعوام (١٨٩٧ - ١٨٩٨) أى بعد خمسة عشر عاما من الاحتلال الانجليزى لمصر ، فرفضت قبول امتداد نظام القناة الى النيل كضمان فعال ضد انجلترا (٤٠) .

وتحدثت انجلترا ابان أزمة فاشودا عن حقوق مصر فى أعالي النيل والتزام انجلترا بالمحافظة على مصالح مصر فى هذه البلاد (٤١) . وتبذلت الرسائل الدبلوماسية بين الحكومتين وفى نفس الوقت شارك الرأى العام فى الدولتين فى تلك المعركة ، وأصبحت فاشودا نموذجا للتنافس الاستعماري ، وآخر عداوة بين الدولتين ، فلقد غش الانجليز الفرنسيين فى مصر وهم وقتذاك يفعلون نفس الشيء فى بحر الغزال ، والفرنسيون عارضوا الانجليز فى مصر وهم الآن يعارضونهم مرة أخرى فى بحر الغزال . واتجه الدبلوماسيون مدفوعين بتيار الرأى العام ، شيئا فشيئا ، صوب حافة الحرب وأعطيت التعليمات للأسطول الفرنسى بالتوجه الى شيربورج Charbourg حيث أبحر عبر مضائق جبل طارق ودب النشاط البحرى فى الموانئ الفرنسية بالمناش حيث كانت الامدادات والمؤن تتجمع هناك ، وتم تجهيز المستشفيات انتظارا للضحايا (٤٢) . وتم نفس الشيء بالنسبة للاستعدادات البحرية لانجلترا التى قامت

Farnie, op. cit. PP. 461 — 462.

(٤٠)

Sanderson, England Europe and the Upper Nile, P. 347.

(٤١)

P.M. Holt, The Mahdist in the Sudan (1881 — 1898). Lond. 1970. PP. 246.

(٤٢)

على قدم وساق (٤٣) . وتنبأ كرومر في أبريل ١٨٩٠ بأن القوة البحرية ستكون بمثابة العامل الحاسم في حل المسألتين ، السودانية وأعلى النيل (٤٤) . ورغب كرومر - أبان أزمة فاشودا - في إرسال مجموعة من الزوارق المسلحة عبر النيل الى فاشودا للتعامل مع الفرنسيين (٤٥) .

وكانت فاشودا - كما بصفها ماردر - درسا في القوة البحرية: «a lesson in sea power» ولم تكن انجلترا في خشية من الحرب وقتذاك فقد كانت تؤمن بأن نتيجتها سوف تكون انتصارا حاسما مماثلا لموقعة الطرف الآخر ، لتفوق الاسطول البريطانى في البحر المتوسط اذ كان يبلغ ١٨ قطعة حربية مقاتلة حمولتها ٢٣٩٤٥٠ طنا بينما لفرنسا خمس عشرة قطعة بحرية حمولتها ٢٧٠٠٨٥ طنا ، ولانجلترا احتياطي من السفن المقاتلة عددها عشر سفن ساحلية وحراسا للموانئ «Coastguard & Portguard» (٤٦) .

وكانت الاحتياطات البحرية البريطانية قد بدأت مبكرا في ٢٤ أكتوبر ، ثم أرسل أسطول بحر المانش الى خليج أروسا Arosa حيث تم تزويد الأسطول بالفحم والمعدات والطاقم والضباط . ووضعت تحركات الاسطول الفرنسى تحت المراقبة الشديدة ، كما أرسلت تعزيزات عسكرية لانجلترا من مستعمرة الرأس ومن برمودا Bermuda . وبلغت الاستعدادات البحرية البريطانية في ٢٨ أكتوبر حد الخطورة وأفادت التقارير بأن الأسطول الفرنسى قد تجمع في بريست Brest في الوقت الذى تجمع فيه الأسطول البريطانى في ميناء بورتلاند Portland بجنوب انجلترا ، في الوقت الذى أخطرت فيه فرنسا بأن انجلترا لن تتفاوض معها حتى ينسحب مارشاند من فاشودا . وأعطيت التعليمات في ٢٩ أكتوبر

Marder, British Naval Policy, PP. 320 — 340. (٤٢)

Sanderson, op. cit. P. 355. (٤٤)

James J. Cook, New French Imperialism, P. 92. (٤٥)

Marder, British Naval Policy. P.P. 320 — 321. (٤٦)

للاسطول البريطاني ببحر المانش أن يتوجه الى جبل طارق لاستكمال التموين بالفحم ، وبقى هناك حتى ١٨ نوفمبر . أما أسطول البحر المتوسط في كورفو Korfu فقد استعد للتوجه الى مالطة ، أول نقطة تجمع ، وتحركت صوب مالطة يوم ٢ نوفمبر . وفي نفس الوقت أعطيت التعليمات لوحدات الأسطول البريطاني في مياه الصين المتواجد في Weihauvei للتمركز في المياه الجنوبية في هونج كونج وليكونتيا Liukuntan وأنه في حالة الحرب مع فرنسا والروسيا فإن قائد هذه الوحدات عليه أن يبدأ بضرب العدو الأكثر ضعفا فعليه أن يضرب الأسطول الفرنسي في الهند الصينية ، وإذا أدت المهمة بنجاح فيتجه للشمال للتعامل مع الروس في ميناء بورت آرثر وفلاديفوستك ، ولكن تجارة انجلترا في شمال هذه المنطقة سوف تترك عندئذ مكشوفة للهجوم الروسي (٤٧) .

وجهزت أوامر الحرب لأسطول البحر المتوسط في يوم ٢٦ أكتوبر ، وكانت المسألة الأولى التي كانت في حاجة الى قرار هي ما سوف يتخذه أسطول البحر المتوسط في حالة نشوب الحرب مع فرنسا أو فرنسا والروسيا . واتفق على سياسة تركيز أسطول البحر المتوسط في جبل طارق لمنع الأسطول الفرنسي في طولون من عبور المضائق والحصول على الأوامر من المانش والالتحاق بوحدات الأسطول الفرنسي في الشمال (٤٨) . واقترح الأدميرال هوبكنز Hopkins قائد أسطول البحر المتوسط ، الأبحار الى جبل طارق عندما تنشب الحرب ، لجعلها قاعدته الاستراتيجية قبل أن يكون لدى الفرنسيين الوقت لانتشار أسطولهم بطولون في أعداد كبيرة (٤٩) . وكان هدف هوبكنز الالتحام بأسطول بحر المانش قبل أن يتخذ أسطول طولون أي عمل . وعارض أي تقسيم للأسطول لأن ذلك يعرضه للهجوم منفردا على يد الأسطولين الفرنسي والروسي

Ibid. P.P. 321 — 323.

(٤٧)

Marder, British Naval Policy, P. 326.

(٤٨)

Ibid.

(٤٩)

وهو أمر رآه عمليا وملائما (٥٠) . وبالنسبة لمصر اعتقد سيمور Seymour أن تركيز الأسطول البريطاني في جبل طارق يعني أن مصر سوف يتخلى عنها خلال الحرب . وقرر الأدميرال تريون Tryon أن الفرنسيين سوف يهاجمون مصر عند نشوب الحرب ، ولكن هوبكنز لم يوافق على ذلك مؤكدا أن مصر سوف تكون آمنة بتركيز كل الأسطول في جبل طارق ، لأنه من المستحيل على فرنسا والروسيا متحدتين مهاجمة مصر عند بداية الحرب . فليس من المعقول من الناحية الاستراتيجية ، أو من الرأي السديد بالنسبة لمحاولة الاستيلاء على هذه المساحة الشاسعة من الأراضي قبل تحقيق سيادة بحرية (٥١) .

وكانت سياسة تركيز الأسطول البريطاني في جبل طارق (وهي السياسة التي استقر عليها الرأي منذ سنوات) قد تحطمت وقتذاك . فخلال أزمة فاشودا جمع هوبكنز أسطوله في مالطة . . . ورأت وزارة البحرية أن سياسة الانسحاب الكامل للأسطول الى جبل طارق يمكن فقط تحقيقها بالحاجة الى قوة تؤكد وتدعم سيادة إنجلترا البحرية في شرقى حوض البحر المتوسط من أجل تأمين مصر عندما تتهددها عمليات روسيا من البحر الأسود في حالة غياب أسطول إنجلترا (٥٢) .

وعندما تحولت تركيا عن إنجلترا أصبح للروسيا اليد المعلقة للاندفاع بأسطولها عبر المضائق الى البحر المتوسط ، وفرنسا والروسيا ستعملان عندئذ سويا ، وجبل طارق كقاعدة حصينة ومهمة ، وأسطول البحر الاسود الروسى قد تزايد بحيث أصبح مساويا للأسطول الفرنسى في طولون ، وأيضا الجيش الروسى فى الامكان نقله خلال أيام قليلة الى مصر ، اذا لم يعترضه أحد . ولهذا فالانجليز يرغبون فى قواعد بحرية بالاسكندرية ومالطة وجبل

Ibid.

(٥٠)

Ibid.

(٥١)

Ibid.

(٥٢)

طارق • ولهذا عارض البعض تركيز الأسطول في جبل طارق •
الا أنه بعد تزايد أعداد وقوة الأسطول البريطاني أمكن تقسيمه الى
قسمين : واحد في جبل طارق والثاني في مالطة ، وفي استطاعته
عندئذ أن يواجه رغم عدده ، غير القليل ، أسطولا آخر لأن قطعه
حديثه ومتفوقة في تجهيزاتها وسرعتها وبالأخص أسطول بحر
المانش الانجليزي • وكانت مالطة أول منطقة تركيز لوحدات أسطول
البحر المتوسط وجبل طارق بالنسبة لأسطول بحر المانش ، وبهذين
الأسطولين كل واحد منهما على جانبي أسطول طولون بحيث يتم
مراقبة أسطول طولون بأسرع السفن الحربية ، وبذلك تشل حركة
الأسطول الفرنسي بطولون فلا يستطيع الاتجاه شرقا لمصر أو غربا
لعبور جبل طارق دون أن يدخل في معركة مع الأسطول البريطاني •
وان تواجد الأسطول البريطاني في مالطة سيؤمن مصر من هجوم
مفاجيء Coup de Main من جانب الأسطول الروسي بالبحر
الأسود • ولذلك اهتمت إنجلترا بمراقبة شديدة للمضايق بأسرع
سفنها الحربية (٥٣) •

ولكن (ماردر) يؤكد أن مسألة موافقة تركيا على عبور
الأسطول الروسي للمضايق ليست أمرا مؤكدا إذ أن النمسا وإيطاليا
لن تنظر للأمر بغير اهتمام ، وأنه حتى في حالة اعلان روسيا
الحرب محاولة بهجوم مفاجيء على مصر ، فان مثل هذه التحركات
ونقل المعدات والمؤن والاستعدادات لا يمكن أن تتم بدون أن يعرفها
ضباط القنصلية البريطانية في البحر الأسود (٥٤) •

أما بالنسبة لموقف روسيا من أزمة فاشودا فنجد وزير الحرب
الروسي مورافيف (Muraviev) قد زار فرنسا أبان تلك الأزمة ويؤكد
لنا الدكتور ساندرسون ، ان الوثائق الروسية أو حتى الفرنسية لم
تشر الى ما دار في محادثات وزير الحرب الروسي مع المسئولين
في فرنسا خلال هذه الزيارة • ويذكر الكونت مونستر Munster

Ibid. P. 328.

(٥٣)

Ibid. P. 327.

(٥٤)

الذى حصل على معلومات من مورافيف أنه قد نصح دلكاسيه بالانسحاب من فاشودا مقابل وعد بالتفاوض بخصوص مصر والحدود الأفريقية بها ، وهذا هو ما تستطيع روسيا أن تؤيد فيه فرنسا (٥٥) . ويؤكد ساندerson ، انه اذا كان هذا الوعد الذى أعطاه مورافيف صحيحا فانه بذلك يكون قد أساء تقدير المشاكل التى واجهت دلكاسيه (٥٦) . وعلى أية حال فان الاعتقاد السائد آنذاك ان مورافيف قد نصح دلكاسيه بالانسحاب من فاشودا مقابل وعد من روسيا باثارة المسألة المصرية بالتنسيق مع فرنسا وان كانت روسيا ترى ان المسألة المصرية أقل فى أهميتها اذا ما قورنت بمصالحها فى الشرق الأقصى (٥٧) .

وانزعجت بريطانيا بالوعد الذى أعطاه مورافيف لفرنسا ، وعندما استطاعت انجلترا وجهة نظر روسيا عن طريق دبلوماسيتها اوضح وزير خارجية روسيا لامسدروف Lamsdroff ان دلكاسيه قد أساء فهم مواساة مورافيف له فى هذه المسألة (٥٨) . فلم يكن للروسيا اهتمام بوادى النيل اللهم الا استغلال المسألة المصرية فى أن تكون حاجزا بين انجلترا وفرنسا ، ولم تعارض روسيا توسع انجلترا فى السودان ، الا أن لوبانوف Lobanov اكتشف فجأة فى مارس ١٨٩٦ وجود مصالح رئيسية للروسيا فى مصر وقناة السويس ، وكان ذلك حركة تكتيكية منه لكى يحبط الاتفاق المؤقت المحتمل بين انجلترا وفرنسا ، واطلاق يد روسيا وان أمكن - عن طريق قيام تحالف ثلاثى بين برلين وباريس فى معركة ضد انجلترا فى مصر . وعندما رفض الألمان الاستجابة لذلك تجنب لوبانوف التعارض مع فرنسا . وفى عامى ١٨٩٧ ، ١٨٩٨ بقى مورافيف بعيدا - بقدر الامكان - عن الصراع الانجليزى الفرنسى فى أفريقيا .

Sanderson, op. cit., P.P. 357 — 8.

(٥٥)

Ibid. P. 358

(٥٥)

Ibid.

(٥٦)

Ibid.

(٥٧)

Ibid.

(٥٨)

ولكن نجده في سبتمبر ١٨٩٨ وقد أعطى وعدا طائشا لفرنسا بالتأييد في المسائل الخاصة بمصر ، مما اضطره للبحث عن مخرج للتوصل من هذا الوعد فنجده يقرر في أزمة فاشودا بأنها مسألة أفريقية وليست مصرية وكان مورافيف مصمما على ألا يزج بالروسيا في هزيمة فرنسا المتوقعة دبلوماسيا وعسكريا (٥٩) .

وعلى أية حال فإن قادة البحرية البريطانية كانوا يعلمون ان محاولة الأسطولين : الروسى والفرنسى العمل من قواعد بحرية تبعد كل منهما عن الأخرى مسافة ٢٠٠٠ ميل في محاولة للالتحام في شرقى حوض البحر المتوسط سوف تكون تجربة خطيرة جدا .

وأعطيت الأوامر بضرب وتدمير الأسطول الروسى قبل التقائه بالأسطول الفرنسى ، أو يقوم أسطول البحر المتوسط وأسطول المانش متحدین بتحطيم الأسطول الفرنسى قبل التحامه بالأسطول الروسى (٦٠) .

وكانت البحرية البريطانية واثقة في حالة تدخل الروسيا فانه سيمكن احباطها بارسال قوة الى بورسعيد أو الاسكندرية ، ويمكن للبحرية البريطانية في نفس الوقت ان تمنع قيام التحام بين الأسطولين الفرنسى والروسى . وأعلن سولسبرى في مارس ١٨٩٨ انه ليس لديه سلاح كاف لمحاربة فرنسا والروسيا مجتمعين . وكان لفصل الشتاء دوره في القيام بتعطيل حركة الاسطول الروسى حيث يكون بحر البلطيق متجمدا (نوفمبر - ابريل) وتصبح حركة الأسطول الروسى ببحر البلطيق مشلولة لفترة طويلة يمكن فيها حل القضية وحسمها بحريا (٦١) .

Ibid. P. 384.

(٥٩)

Marder, British Naval Policy, P. 323. War orders, Mediterranean station, 26-10-1898.

(٦٠)

Sanderson, op. cit., P. 355.

(٦١)

أما بالنسبة لقناة السويس فلقد اجتمعت آراء قادة البحرية : هوبكنز وبومونت Beaumont وريكارد Richards ، انها يجب أن تظل مفتوحة ولا يتم حصارها عندما تعلن الحرب ، فمن مصلحة بريطانيا أن تظل قناة السويس مفتوحة ، ولن تستطيع أى من سفن الأعداء عبور قناة السويس أو الاقتراب من مداخلها فى الوقت الذى تسيطر فيه بريطانيا على حوض البحر المتوسط (٦٢) . وهكذا اضطرت فرنسا نتيجة لضعف أسطولها فى البحر المتوسط كما رأينا ، وانعدام التأييد الدبلوماسى من الروسيا أن تعطى أوامرها لمارشاند فى ٣ نوفمبر لأخلاء فاشودا حيث أنزل العلم الفرنسى فى ١١ ديسمبر ورفع العلمان المصرى والبريطانى . وأقيم الحكم البريطانى المصرى فى السودان فى ١٩ يناير سنة ١٨٩٩ وانتهت أزمات وصراعات قرن كامل بين إنجلترا وفرنسا فى مصر والتي بدأت عام ١٧٩٧ (٦٣) .

نتائج أزمة فاشودا :

وقد أثارت هذه الأزمة المخاوف الفرنسية من تعد انجليزى على ممتلكات شركة قناة السويس ، فانخفضت تبعاً لذلك ، قيمة أسهم قناة السويس الى ٦٦٪ فى الفترة ما بين (٢ سبتمبر ١٨٩٨ - ٥ يناير ١٨٩٩) ، وشجع ذلك بعض أصحاب الراى الفرنسيين الذين أعادوا الى الأذهان العرض الشفوى الذى قدمه الخديوى اسماعيل عام ١٨٧٥ - وهو أسهمه فى قناة السويس - على الحكومة الفرنسية (٦٤) ، التى أدمنت فى ذلك الوقت بترك فرصة ذهبية تذهب من بين يديها باستحواذها على نصيب الخديوى ، وبذلك تصبح كل الشركة فرنسية (٦٥) .

Marder, op. cit., P. 328.

(٦٢)

Farnie, East and West of Suez. P. 462, Cf. Sanderson, op. cit., P. 353.

(٦٣)

(٦٤) راجع السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس

ص ٢١٧ - ٣٢٨ .

Farnie, East and West of Suez. P. 426.

(٦٥)

وعكذا وضعت أزمة ناشودا نهاية للمسألة المصرية ، كما
سويت مشكلة أعالي النيل وأصبحت فاشودا فاتحة عهد جديد في
العلاقات الفرنسية - الانجليزية والمسألة المصرية . وكانت معارضة
ساسة فرنسا لانجلترا في المسألة المصرية في الواقع نابعة من جرح
كبريائها القومي . وعلى أية حال سعى بول كامبون في مطلع مارس
١٨٩٩ الى البحث عن تفاهم مع انجلترا بدلا من الصراع الذي كان
سيفقد فرنسا الكثير (٦٦) .

ومن اجل طمس ذكريات ناشودا الاليمة ، تم تغيير اسمها الى
كودوك Kodok وبدأ منذ ذلك الوقت تسوية للمسائل
الاستعمارية بين البلدين - بريطانيا وفرنسا - حيث توج عملهما
بالاتفاق الودي عام ١٩٠٤ (٦٧) .

طنجة :

واذا كانت انجلترا قد نجحت في تأمين مصر وقناة السويس
جنوبا بانتصارها الدبلوماسي في أزمة فاشودا ، فانها قد سارعت
ايضا الى تأمين المدخل الغربي للبحر المتوسط في طنجة .

ففي مطلع القرن العشرين لم تعد المسألة المصرية عقبة خطيرة
في طريق الصداقة الفرنسية - البريطانية وأصبحت المشكلة وقتذاك
مراكش . وفي ربيع عام ١٩٠٣ أخذت هذه المشكلة في الاختفاء
عندما سمح لانزدون باحتمال قيام سيادة فرنسية في مراكش
وأصبح في هذا الوقت قيام تسوية مع انجلترا أمرا ملحا وعاجلا
امام دلكاسيه فقد كانت الروسية على وشك الحرب مع اليابان
الحليف الجديد لانجلترا . وكان عرض سولسبرى في الفترة من
(١٨٩٥ - ١٨٩٦) بصرف نظر فرنسا عن مصر مقابل عرض
مراكش على فرنسا قد قوبل بموقف سلبي في ذلك الوقت (٦٨) .

Sanderson, P. 374.

(٦٦)

P.M. Holt, The Mahdist state, P. 247.

(٦٧)

Sanderson, op. cit., P. 380.

(٦٨)

واعتباراً من عام ١٨٩٨ فصاعداً تركزت السياسة الاستعمارية المطبوعة لفرنسا باحتلال مراكز كمكان لتعويض فرنسا في امبراطورية شمال أفريقيا التي تضمنت من قبل تونس ، والجزائر . وكان من المتوقع أن تعارض الحكومة البريطانية بشدة الاحتلال الفرنسي للمغرب لأن هذا الاحتلال — في حالة نشوب حرب بين الدولتين — قد يسهل لفرنسا رفض عبور الاسطول البريطاني للبحر المتوسط . الا أن التناهم العام مع فرنسا سسينبى احتمال نشوب حرب بينهما فلن يكون هناك مثل هذه المعارضة (٦٩) .

وازدادت الحاجة للتفاهم بين الدولتين بعد ازدياد اهتمام ألمانيا بتقوية أسطولها البحري والبرنامج الذي وضعت له هذا الغرض وأطماع قيصر ألمانيا والأطماع الاستعمارية الألمانية التي ساندتها وقوتها أطماع رجال الصناعة الألمان وغالبية طبقة الضباط الألمان (٧٠) . وبدأت المناقشات بين الدولتين منذ مطلع القرن العشرين حول مراكز والمسائل الاستعمارية الأخرى ومصر ، واستمرت مطالب كل منهما بالتعويض ، وشجع كرومر فكرة إطلاق يد فرنسا في مراكز الحصول على تعويض مقابل ذلك وهو إطلاق يد إنجلترا في مصر (٧١) .

وتجنببت فرنسا كل ادعاء لها على طنجة لتهدئة القلق الخاص بتوازن القوى والمركز الاستراتيجي لحوض البحر المتوسط (٧٢) . وتركز اهتمام بريطانيا بالألا تضع أى دولة أوربية قدمها على الضفة المقابلة لجبل طارق والمضايق فقد بلغ عرض المضائق ١٤ ميلا

Marlowe, Cromer in Egypt P. 246.

(٦٩)

Ibid.

(٧٠)

(٧١) Ibid. P. 247. وعن العلاقات الفرنسية البريطانية راجع :

حسن صبحي ، التنافس الاستعماري الأوربي في المغرب . ص ٢٢١ —

Delcassé à Montabells,

(٧٢) (سفير فرنسا في بطرسبرج)

D.D.F. 2ème série, T. 1. Paris. 19-2-1901. No. 88.

أمام جبل طارق وأضيق نقطة في مواجهة جبل طارق عند جوت
(Ibid) بين تاريفا Tarifa والشاطئ المواجه لا تزيد عن ٩
أميال وفي استطاعة المدفعية الثقيلة منع مرور السفن من الساحل
المراكشى . كما أن وجود زوارق طوربيد من الطراز الأول في منطقة
مثل طنجة تشكل تهديدا لتحكم بريطانيا في المضائق (٧٣) .

ونصت اتفاقية ١٩٠٤ ، أنه من أجل ضمان حرية المرور في
مضائق جبل طارق فإن الساحل الشمالى لمراكش الممتد في مواجهة
مضيق جبل طارق يبقى بدون تحصينات وفي حالة انهيار
الامبراطورية العثمانية وتقسيم ممتلكاتها فإن أسبانيا تتسلم نصيبها
في شريط الساحل الشمالى المطل على البحر المتوسط والاطلنطى ،
وحصلت انجلترا على وعد من أسبانيا بعدم تحصين الجزيرة
«Algeciras» وبذلك ضمنت انجلترا تأمين المضائق (٧٤) .

وهكذا فإذا كانت انجلترا قد ضمنت باتفاقها الودى تأمين
قناة السويس - شرقى حوض البحر المتوسط فإنها قد ضمنت تسوية
دولية لطنجة ، البوابة الغربية لحوض البحر المتوسط - طريق الهند
البحرى - فلم تكن انجلترا ترغب أن تستولى دولة أخرى عليها .
وفرنسا كانت تعلم أن أوروبا لن تترك انجلترا تستولى وحدها على
طنجة ، لذلك رأت فرنسا أن تدخل مع بريطانيا واسبانيا لعرض
وضع طنجة ومنطقتها تحت ضمان جماعى من الدول . وبذلك تبعد
طنجة عن اطماع الدول (٧٥) .

Marder, op. cit., P. 473.

(٧٣)

Ibid. P. 474.

(٧٤)

(٧٥) حسن صبحى ، التنافس الاستعمارى الأوروبى فى المغرب .

ص ٢٢٧ - ٢٢٨ .

قناة السويس والبحر الأحمر

١ - انجلترا والبحر الأحمر :

فتحت قناة السويس أيضا الباب على مصراعيه لأساطيل أوروبا الحربية والتجارية على السواء فتدفقت صوب البحر الأحمر وأذكت التنافس الاستعماري فيما بينها على شاطئ البحر الأحمر الغربي ، وتركز التنافس فيما بين إيطاليا وفرنسا وانجلترا .

وأكد سولسبرى لكرومر أن سواحل البحر الأحمر ضرورية لأمن مصر (٧٦) وإذا كانت انجلترا قد وضعت استراتيجيتها البحرية في حوض البحر المتوسط لحماية قناة السويس ومصر فإنها قد عملت أيضا على تأمين الحد الجنوبي للقناة وهو البحر الأحمر . ونجحت السياسة البريطانية في احكام قبضتها عليه شمالا وجنوبا وأصبح كما أطلق عليه البعض « بحيرة بريطانية » .

وبعد أن أخذت السفن طريقها بانتظام عبر البحر الأحمر تزايدت الحاجة الى تأمين الملاحة في هذا الطريق الجديد الى الشرق . وطالب ملاك السفن باقامة الفئارات ووضع علامات ضوئية عائمة وشمندورات على الأماكن الضحلة الخطرة على الملاحة خاصة بالنسبة لهؤلاء الذين ليست لديهم خبرة ملاحية كافية . وكان لازدياد المنشآت والمصالح الفرنسية والإيطالية التي أسست حديثا هناك (١٨٨٥) فيما بين ميناء مصـوع وباب المندب أثره في ازدياد المطالبة باجراءات تأمين الملاحة في هذه المنطقة . فقبل افتتاح الملاحة في قناة السويس لم يزد عدد السفن التي تقوم بالملاحة في البحر الأحمر عن ١٥٠ سفينة ساحلية وركاب ذات أحجام صغيرة . بينما بعد خمسة عشر عاما فقط من افتتاح الملاحة بالقناة ارتفع رقم السفن في البحر الأحمر الى ٣٥٠٠ سفينة بلغ اجمالى حمولتها

Sanderson, England Europe & the Upper Nile, P. 72. (٧٦)

ثمانية ملايين طن ونصف • وبلغت حمولة السفن الايطالية والفرنسية منها مليون طن (٧٧) •

ولأهمية سواحل البحر الأحمر نجد أنه عندما أثبتت مسألة اخلاء السودان ، لم تشأ انجلترا تطبيق سياسة الاخلاء على البحر الأحمر وخليج عدن ، فقد أمرت قائد محطة الهند الشرقية بالمحافظة على سلطة الحكومة المصرية في سواكن ومصوع والموانئ الأخرى في البحر الأحمر • وهكذا يتضح ان انجلترا قد عقدت العزم على اتباع سياسة خاصة بالساحل الغربى للبحر الأحمر مغايرة تماما عن سياستها في وادى النيل •

ففى الوقت الذى حرصت فيه انجلترا على سلامة طريقها الى الهند ، اذا بها تعمل على اهدار حقوق مصر فى وادى النيل (٧٨) •

كما كانت انجلترا تهدف من سيطرتها على هذه السواحل الحيلولة دون تغلغل أية قوة أوربية منافسة فى وادى النيل من جهة أخرى فضلا على حرصها على عدم تمركز أية قوة منافسة فى تلك السواحل حتى لا تشكل تهديدا للوجود البريطانى فى عدن التى تتحكم فى مدخل البحر الأحمر الجنوبى أو قناة السويس التى تشكل المفتاح الشمالى لهذا البحر •

ولهذا نجد بريطانيا تلجأ الى زيادة قوتها البحرية فى سواكن وذلك بناء على طلب كرومر فى نهاية عام ١٨٨٣ (٧٩) • وافادت تقارير قنصل فرنسا فى مصر أن بريطانيا قد أحكمت قبضتها على ميناء سواكن ، وعينت الاميرال Hewett حاكما عاما على

Bullétin Décadaire, No. 494, 12-9-1885.

(٧٧)

(٧٨) جلال يحيى ، سواحل البحر الأحمر • ص ١٤ •

Baring to Granville, Cairo. 8-12-1883. Parl. Pap.

(٧٩)

Egypt. 1 (1884) No. 140.

سواكن(٨٠) حيث طلبت الخارجية البريطانية موافاتها بتقارير عن الأحوال فى مصوع وسواكن(٨١) . وأخذ الانجليز يستولون على الساحل الغربى للبحر الأحمر بالتدريج وعلى الموانى الرئيسية للبحر الأحمر(٨٢) . كما أرسلت قوات بريطانية تعدادها ٤٠٠٠ جندي بريطاني فى شهر فبراير ١٨٨٤ بقيادة جراهام وذلك لتحرير حاميات البحر الأحمر(٨٣) . بينما قامت مجموعة من القوات البريطانية تعدادها ٢٠٠٠ جندي من انجلترا وجبل طارق وقبرص على سفن بريطانية عبرت القناة مايو ١٨٨٥ متجهة الى ميناء سواكن لتحل محل الحامية الموجودة هناك(٨٤)

وترددت أنباء عن مباحثات يجريها كرومر بهدف انشاء شركة بريطانية فى سواكن تتولى الادارة المدنية والتجارية لسواحل البحر الأحمر والسودان المصرى وانه اذا تم ذلك فستستفيد الحكومة المصرية بتوفير مبلغ ٨٠٠٠٠ جنيه (٢٢ مليون فرنك) التى تتكلفتها الحكومة المصرية لاحتلال سواكن ، وان القبائل السودانية ستحصل على مزايا ضخمة من التجارة المفتوحة الحرة على هذه القواعد التجارية علاوة على ان مشايخ القبائل سيجدون سهولة فى التفاوض مع الانجليز ، بدلا من الموظفين الانجليز(٨٥) . وهكذا نجد - غداة تازم المشكلة السودانية تركز اهتمام الحكومة البريطانية بتواجد قطع من أسطولها البريطانى فى ميناء سواكن التى اكتظت بالبضائع والممتلكات البريطانية ، كذلك تواجدت بعض وحدات

Granville to Baring, 12-12-1883, Parl. Pap. Egypt 1 (٨٠)
(1884) No. 146.

Barrere à Ferry, La Caire, 28-11-1884, D.D.F. T.5. (٨١)
No. 200.

D.D.F. T.5. No. 200. op. cit. (٨٢)

Cecil, Life of Salisbury. Vol. 3. P. 97. (٨٣)

Bullétin Décadaire, No. 482. 22-5-1885. (٨٤)

Ibid. No. 551., 12-4-1887. P. 1430. (٨٥)

الأسطول البريطاني والمصري بميناء مصوع ، بهدف حماية البضائع والتجارة البريطانية (٨٦) .

وهكذا يتضح أن الاستعمار البريطاني لم يكن مستعدا للتخلي عن سواحل البحر الأحمر السودانية ، وتمسك بها بشدة تأمينا لقناة السويس من جهة والطريق البحري جنوبا الى عدن والهند من ناحية أخرى . ويوضح نورثبروك - وزير البحرية البريطانية - الاستراتيجية البحرية البريطانية في البحر الأحمر في تقرير بعث به الى وزارة البحرية في فبراير ١٨٨٤ . فلقد أوضح أن مركز إنجلترا في البحر الأحمر يجب أن يضع في اعتباره سيادة الباب العالي على سواحل هذا البحر ، تلك السيادة التي ، وافقت عليها إنجلترا باستمرار ، وتظهر في المراسلات الدبلوماسية بهدف منع الدول من الحصول على مراكز على سواحل البحر الأحمر لأن ذلك سيهدد طريق مواصلات إنجلترا البحرية مع الهند (٨٧) .

ويضيف نورثبروك في تقريره للبحرية : « وقد تحررنا بعض الشيء - كما اعتقد - من سياسة الاقصاء فيما يتعلق بخليج عصب حيث أقام الايطاليون مستعمرة أوبوك التي تطالب بها فرنسا واعتقد أن هذين المركزين لا يمثلان خطرا علينا ولا أرى حسدا فيما يختص بهما . وآننى أرى أن تطور التجارة في البحر الأحمر هي أحسن وسيلة لمنع تجارة الرقيق ، وأن المركز الذى أخذناه على عاتقنا منذ وصول الأخبار في نوفمبر الماضى بثورة القبائل العربية بالقرب من سواكن ، وهزيمة جنرال هيكس على يد المهدي هو ارتباطنا بالدفاع عن موانئ البحر الأحمر » (٨٨) .

وأوضح نورثبروك أنه نظرا لطبيعة الجو الحار في بعض هذه

(٨٦) Baker to Granville, 27-12-1883. (قنصل إنجلترا بسواكن) Parl. Pap. 5 (1884). No. 7.

(٨٧) Northbrook to Admiralty, CAB 37/12/12, 9-2-1884. P.R.O.

Ibid. (٨٨)

المناطق في الصيف ومخاطر تأثيرها على صحة الانجليز اذا مكثت السفينة فترة من الوقت في موانئ محددة . وأوصى نورثبروك بإرسال تعليمات الى كرومر لتعيين حكام انجليز للموانئ المختلفة بالسواحل الأفريقية على البحر الأحمر ، مبتدئة من الجنوب وأولها ساحل الصومال على مدخل البحر الأحمر (٨٩) .

وأضاف التقرير أن حرية التجارة من بربرة وزيلع وتاجورة ضرورية لانجلترا لتموين ميناء عدن بالمؤن ولقد بسط المصريون حكمهم على اقليم هرر الذي يبعد مسيرة ثمانية أيام من زيلع ، وهذا الاستيلاء كان خسارة دائمة لمصر ، وأكد أن أية قوة صغيرة من الجنود الهنود من عدن تكفى للحماية المطلوبة على طول سواحل الصومال ، كما وان مطالب فرنسا بميناء أوبوك وإيطاليا بخليج عصب تأتي في اتجاه الشمال . وقد أكد سولسبرى بأنه لن يتدخل في أى منهما (٩٠) .

وبعد أن أصبح البحر الأحمر طريقا ملاحيا مفتوح الطرفين شمالا وجنوبا حيث كانت الموانئ المناسبة : عدن ومصوع وجيبوتي هي فقط التي تستقبل السفن ، فشجعت التجار العرب في جدة لالقاء اللوم على القناة لبوار تجارتهم ، وأن يختار الانجليز في سنة ١٩٠٣ مخرجا جديدا للتجارة مع السودان — ٣٥ ميلا — شمال سواكن من أجل تمويل تجارة السودان من النيل الى قناة السويس ، واستفادت من توحيد وادى النيل وانتقال السلطة فيه من المصريين الى الانجليز (٩١) .

وبعد ذلك تأتي السواحل التي تحد اثيوبيا وحتى مصوع وقد يترك لاثيوبيا احتلالها وأوضح أن وجود حاكم انجليزى في مصوع مهم خوفا من قيام قلاقل هناك ، فالمكان يمكن السيطرة عليه

Ibid.

(٨٩)

Ibid.

(٩٠)

Farnie, East and West of Suez. P.P. 468 —9.

(٩١)

من البحر ويجب زيارته باستمرار باحدى سسزن الحكومة البريطانية(٩٢) . كما طالب بالاحتفاظ بحامية انجليزية صغيرة لفترة من الوقت فى سواكن حتى تهدأ القبائل . ونادى سولسبرى بربط ميناء القصير بالنيل عند قنا ، وهى مسافة تقدر بحوالى ثلاثين ميلا ، وسيكون هذا الخط الحديدى بمثابة جبهة جنوبية لمصر وسيكون هذا الخط ذا أهمية استراتيجية كبيرة وخاصة فى حالة الحرب عندما يتم حصار قناة السويس وعندما تستدعى انجلترا للدفاع وحماية مصر ، واكد نورثبروك عدم أهمية الموانى الواقعة جنوب القصير لمصر(٩٣) .

وحبذ الكثيرون أهمية طريق قناة السويس للبحر الأحمر بالنسبة لنقل القوات ، البريطانية الضخمة عن طريق البحر من السويس الى سواكن ومنها عبر الصحراء الى بربرة ، ثم بعد ذلك بطريق البر أو استخدام النهر حتى تصل الى الخرطوم .

واستبعدوا نقل معدات وقوات ضخمة عن طريق وادى النيل لصعوبة ذلك الأمر وسهولة استخدام طريق البحر الأحمر(٩٤) .

وأحس سولسبرى بالقلق فى مارس ١٨٨٧ خشية وقوع أى ميناء فى البحر الأحمر فى قبضة الفرنسيين أو الالمان ، وحتى الايطاليون أصبحوا لا يجدون الترحيب ، « فمصوع كانت غلطة » فما لاشك فيه أن سولسبرى كان يضع نصب عينيه (بصفة رئيسية) طريق انجلترا البحرى للهند ، وفى الواقع لم يكن الايطاليون يشكلون خطورة على استراتيجية بريطانيا فى المحيط ، وقد يكون سولسبرى قد تأثر بمخاوف كرومر وهى أن موانى البحر الأحمر سوف تصبح قواعد للانطلاق الى الداخل ، واختراق السودان الأوسط ان عاجلا أو آجلا(٩٥) .

CAB. 37/12/12; op. cit.

(٩٢)

Ibid.

(٩٣)

Holt, M.P., The Mahdist statl, P. 41.

(٩٤)

Sanderson, op. cit. P. 34.

(٩٥)

كذلك ظهرت أهمية أثيوبيا للنفوذ في البحر الأحمر ووادي النيل،
فها هو القنصل الفرنسي Soumagne في أوبوك يلفت نظر
الحكومة في باريس لما يمكن الحصول عليه من نفوذ عن طريق أثيوبيا
التي اذا وقعت تحت حكم احدى الدول الأوربية فستصبح هذه الدولة
الأوربية عندئذ « سيدة السودان الشرقي » وقوة ضغط خطيرة على
مصر يحسب حسابها (٩٦) .

٢ - فرنسا والبحر الأحمر :

وكانت آمال فرنسا كبيرة في البحر الأحمر ، فكانت الحبشة
وشرقي السودان ، بالنسبة لفرنسا هما الركيزة للصروح الذي
سيشيده مهندسو الامبراطورية . فكانت لفرنسا مستعمرات في غرب
أفريقيا متناثرة على الساحل الغربي الأفريقي تم احتلالها كمداخل ،
لمناطق شاسعة في داخل القارة حتى غرب السودان ، والتي بدورها
يمكن ربطها عبر الصحراء بالمستعمرات الفرنسية في الجزائر وتونس
والبحر المتوسط . ومن أجل تحقيق حلمهم احتاج الامبرياليون
الفرنسيون الى بضعة ملايين من الأميال المربعة شرقي السودان
ووادي النيل والحبشة ، حتى تضمن لفرنسا امبراطورية تمتد من
المحيط الاطلنطي الى البحر الأحمر ، ومن البحر المتوسط شمالا حتى
خليج غينيا . تلك هي أحلام رواد الامبرياليزم الفرنسي في مطلع
عام ١٨٩٠ أعضاء لجنة افريقيا الفرنسية وكذا السياسة
الفرنسية (٩٧) .

وكانت فرنسا هي القوة البحرية الوحيدة التي تحسب انجلترا
حسابها في البحر الأحمر ، فقد تركزت فرنسا في أوبوك عام
١٨٦٢ (٩٨) في مواجهة عدن - وفي صيف عام ١٨٨٣ قامت بعض

Ibid. P. 152.

(٩٦)

Parker. T. Moon, Imperialism and World Politics.

(٩٧)

P. 139.

(٩٨) عن تطور اهتمام فرنسا بميناء أوبوك ، راجع : السيد جلال ،

الصراع الدولي ص ١٣٤ - ١٣٦ .

القوات المصرية برفع علمها على احدى مناطق اقليم أوبوك ، وطالب
جول فيرى بالاحتجاج لدى حكومة الخديوى بالجللاء عن اراض
تخص فرنسا (٩٩) .

وبعد زيارة القوات المصرية لأوبوك ١٨٨٣ ، ورفض انجلترا
تموين السفن الفرنسية المتجهة الى تونكين من محطة الفحم الموجودة
بميناء عدن ، سعت فرنسا الى تطوير محطة الفحم فى أوبوك اعتبارا
من اكتوبر ١٨٨٣ ، والتي تقع على خليج تاجورا الواقع على نفس
المسافة فيما بين بورسعيد وعدن (١٠٠) .

وكانت فرنسا قد ارسلت للدول منشورا يعلنها بأن سلطان
تاجورة قد عقد معاهدة فى ٢١ سبتمبر ١٨٨٤ مع فرنسا يضع فيها
بموجبها ارضه تحت الحماية الفرنسية ، وعلى هذا احتلت القوات
هذه المنطقة واحتجت تركيا على ذلك . وخليج تاجورة اهمية لأوبوك
وقد تم الاحتلال بعد جلاء القوات المصرية عنها ، حيث احتلتها القوات
الفرنسية الموجودة فى أوبوك فى ١٧ نوفمبر ١٨٨٤ (١٠١) . لذلك
سعت فرنسا للحصول على محمية لها فى مدغشقر بقاعدتها الموجودة
فى ديجو سوارتز Diego Suarez واضافت مصوع الى أوبوك
وردت انجلترا على ذلك بتحسين عدن ، واحتلت زيلع المواجهة
لأوبوك فى أغسطس ١٨٨٤ (١٠٢) .

هذا وكان للتوسع الفرنسى والايطالى فى البحر الاحمر مخاطره
مما جعل لورد كتشنر يحث حكومته على انشاء خط حديدى من
بورسعيد للسويس وتحسين جزيرة بريم وانشاء فئارة فى رأس
جردفوى : «Cape Guardafui» وتدعيم مركز بريطانيا فى
بربره وزيلع وسوقوطرة . ولكى يقاوم التهديد الفرنسى الألمانى لمركز

Jules Ferry à Raindre, Paris, 21-6-1883. D.D.F. (٩٩)
T. 5. No. 51.

Farnie, op. cit., P. 326. (١٠٠)

Ferry aux ambassadeur de France à Vienne, Berlin, (١٠١)
St. Petresbourg, Circulaire. 3-12-1844. D.D.F. T.5. No. 479.

Farnie, op. cit., P. 326. (١٠٢)

انجلترا في زنتبار من ديجو سوارتز ودار السلام فقد أوصى كتشنر ضرورة الاسراع بالحصول على ممباسا (١٠٣) وحرصت بريطانيا على منع فرنسا من الوصول الى البحر الأحمر ، كما حرصت على أن تحول بين ايطاليا والحبشة والمانيا وبين الوصول الى منطقة أعالي النيل نظرا لما بدا من تلك الدول من رغبة أكيدة في السيطرة عليها في ذلك الحين (١٠٤) . لذلك بذلت بريطانيا كل طاقتها للحيلولة دون اقدام أى من الدول الأوروبية المنافسة لها وخاصة فرنسا من مهاجمة ، منطقة أعالي النيل عن طريق السيطرة على السواحل الغربية للبحر الأحمر وذلك حفاظا على مصالحها الحيوية بتأمين مواصلاتها الى الهند والشرق الأقصى عبر البحر المذكور من جهة وتحقيق تطلعاتها الاستعمارية في القارة الأفريقية من جهة أخرى . وقد أدى ، موقف بريطانيا هذا الى ازدياد حدة التنافس الدولي في منطقة البحر الأحمر حيث تكالبت الدول الأوروبية وخاصة فرنسا وايطاليا والمانيا للسيطرة على مواقع لها هناك للانطلاق منها لتحقيق أهدافها الاستعمارية (١٠٥) .

٣ - روسيا والبحر الأحمر :

وتبدو أطماع روسيا في البحر الأحمر من حديث السفير الايطالي مع جرانفيل في ٢٥ نوفمبر ١٨٨٤ عندما أخطره بأن الحكومة الروسية ترسم خطة لاقامة مستودع ، للبضائع في هرر ، التي رغبت فرنسا في احتلالها أو اعلان حمايتها على هذه المنطقة ، علاوة على أن روسيا لها أطماع أيضا في الحبشة وأن هذه الأطماع قد زادت نتيجة لامكانية اخلاء الساحل الواقع الى الجنوب من مصوع (١٠٦) وتؤكد الوثائق الفرنسية أن هانوتو قد فشل في محاولته لجر روسيا

Ibid. P. 332.

(١٠٣)

(١٠٤) محمود السروجي ، العلاقات بين مصر واثيوبيا . ص ٢٠٦ - ٢٠٧ .

(١٠٥) فاروق أباطة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر .

ص ٤٩٤ .

(١٠٦) جلال يحيى ، سواحل البحر الأحمر . ص ٩٤ .

الى المسألة المصرية وسواحل البحر الأحمر ومحاولته فى عام ١٨٩٦
الحصول على تعاون روسيا معه فى اثيوبيا ، فقد كان هانوتو راغبا
فى التدخل فى اثيوبيا بدون تأييد روسيا (١٠٧) .

٤ - ايطاليا والبحر الأحمر :

كذلك فتحت قناة السويس الطريق امام الأطماع الايطالية فى
البحر الأحمر واندفعت سفن أسطولها التجارى والحربى تبحث فى
الأخرى عن مركز لها على شاطئ السواحل الغربى للبحر الأحمر ،
بالاتفاق والتعاون مع بريطانيا التى أقلقها توسع الفرنسيين فى أفريقيا
وازداد مصالحهم فيها بشكل يهدد المصالح البريطانية هناك ، كما
كان الايطاليون يحلمون بالتوغل فى السودان المصرى غربا الى دارفور
حتى يصل النفوذ الايطالى تدريجيا باتجاهه شمالا الى سواحل اقليم
طرابلس وبذلك يسيطرون ، سيطرتهم على سواحل البحر المتوسط .
ذلك كان غاية أمانهم كما عبر عنها مانشيني حين قال : « ان مفاتيح
البحر المتوسط انما توجد فى البحر الاحمر » (١٠٨) .

وعند افتتاح السويس للملاحة كانت المواصلات البحرية بين
موانئ البحر الأحمر تقوم بخدماتها - فى بادئ الأمر - « الشركة
الخدوية المصرية » . ومع ازدياد الملاحة بالقناة وتطور الخدمة
الملاحية بالبحر الأحمر ، عقب تأسيس مستعمرة عصب الايطالية ،
وقيام خدمة محلية على يد « شركة الملاحة الايطالية العامة » :

«La société de navigation générale Italienne».

وبعد التطور والاهمية الناتجة عن التعامل والعلاقات التجارية المنظمة
مع المناطق المجاورة لعصب أصبح من الضرورى مضاعفة وسائل
المواصلات بالبحر الأحمر وعلى هذا قامت الحكومة الايطالية بدعوة
ملك السفن الايطالية وتشجيعهم بتقديم اقتراحاتهم للحكومة من أجل

Hanoteux à Vamvieux, 5-11-1896., note du Munstre (١٠٧)
entretien avec M. Chichkin, 14-10-1896, D.D.F.T. 12, No. 474.

(١٠٨) فاروق أباطة ، عدن والسياسة البريطانية . ص ٢٢٦ - ٢٢٧ .

استغلال خطين ملاحيين ، فيما بين عصب وعدن وساحل الصومال .
وتم افتتاح خدمات ملاحية عبر القناة فيما بين موانئ عصب وعدن
وزيلع وبربرة من جهة وعصب والحديدة ومصروع وأجزاء
أخرى (١٠٩) .

وهذا وقد بحثت وزارة الحربية والبحرية والأشغال العمومية
في إيطاليا وسائل وسبل تشجيع وإنشاء الخدمة الساحلية اليومية
فيما بين عدن والسويس والمناطق الأخرى للبحر الأحمر ، حيث
توجد مصالح تجارية مهمة في حاجة إلى تنظيم مواصلات بحرية
لتدفق التجارة عن طريق عصب وهي منتجات الحبشة التي بدأت
تسلك ذلك الطريق (١١٠) .

وشهدت قناة السويس في مطلع عام ١٨٨٥ نشاطا ملحوظا
لحركة عبور السفن الإيطالية والركاب الإيطاليين . ففي ١٥ يناير
١٨٨٥ أقال الجنود الإيطاليون على إحدى المدرعات : *Principe*
Amedeo وعلى بعض سفن الملاحية ، بحجة تعقب قتلة المستكشف
الإيطالي ، بيانكي وزملائه ، والاحتفاظ بهيبة إيطاليا ورفع كرامتها
على هذه السواحل البعيدة (١١١) .

وتم احتلال إيطاليا لميناء مصروع في ٥ فبراير ١٨٨٥ — بدون
مقاومة — بالتواطؤ مع إنجلترا . وقد اجتجت الحكومة العثمانية
على ذلك (١١٢) .

وأكد السفير الفرنسي في إيطاليا ، في رسالة بعث بها إلى
جول فيري ، أن إيطاليا ستستولي على جزء من ساحل البحر الأحمر
« لحساب إنجلترا » (١١٣) .

Bullétin Décadaire, No. 476, 12-3-1885. P. 792. (١٠٩)

Ibid. No. 477, 22-3-1885. (١١٠)

(١١١) جلال يحيى ، سواحل البحر الأحمر . ص ١١٤ .

Décraîs à J. Ferry., Rome, 9-2-1885., D.D.F. T.5. (١١٢)

No. 574.

Ibid. 31-1-1885 No. 549. (١١٣)

وادعت الحكومة البريطانية أن تركيا لا ترغب في احتلال ما تقوم مصر باخلائه ، ولذلك فإن انجلترا رأت أن من مصلحتها أن تحتل إيطاليا هذه المناطق . وكان هذا ردا مشجعا للايطاليين .

وعبرت السفينة الحربية الإيطالية « كاستل فيدارو » قناة السويس ، وأرسل كرومر أوامره لمحافظ مصوع وإلى قواعد السفن الحربية البريطانية المتواجدة في البحر الأحمر ، يوجههم فيها إلى ترك حرية العمل للايطاليين (١١٤) .

وبعد التوسع في مستعمرة عصب الإيطالية قام الإيطاليون باحتلال نقاط مختلفة على الساحل الغربي للبحر الأحمر حتى ازدادت وسائل المواصلات المنظمة السريعة فيما بين هذا الجزء بين مصر وأوروبا ، وأصبحت ضرورية . وسارعت شركة الملاحة الإيطالية التي أنشأت خطا ملاحيا للسفن التجارية يبدأ من نابلي حتى مصوع ، وهو من أهم الموانئ الساحلية على البحر الأحمر . وقد ازدادت حركة الملاحة والتجارة به ، وازدادت أعداد الأوربيين أيضا بالمستعمرة . وقد جذبت هذه الزيادة حركة الملاحة فنجد شركة الملاحة النمساوية « لويديز أوستروهنجرو » « Loyds Austro-Hongrois » قد قررت توقف سفنها - العاملة على خط كلكتا - في ميناء مصوع ، لانزال الركاب والبضائع الأوروبية ، فاستفادت تجارة مصوع من هذه التسهيلات الملاحية الجديدة التي ربطتها بأوروبا عبر قناة السويس (١١٥) .

وهكذا باحتلال إيطاليا لميناء مصوع ضمنت أحسن ميناء طبيعي في البحر الأحمر وقد دافع مانشيني عن هذا الاحتلال بأن مصوع تشبه مفتاح البحر المتوسط ، وأصبحت مصوع فيما بعد قاعدة للتوسع الإيطالي السريع إلى الأراضي الداخلية ، فقد عبر ١٥٢٨٧ جنديا إيطاليا قناة السويس بمعداتهم في الفترة (١٨٨٥ - ١٨٨٦) (١١٦) .

(١١٤) جلال يحيى ، سواحل البحر الأحمر . ص ١٠٦

(١١٥) Bullétin Décadaire, No. 498., 22-10-1885. P.P. 950 — 1

(١١٦) Farnie., East and West Suez. P. 326.

٥ - أسبانيا والبحر الأحمر :

واهتمت أسبانيا هي الأخرى بالبحر الأحمر كطريق لمستعمراتها في الفلبين ، فقد جرت مفاوضات بين إيطاليا وأسبانيا للحصول الأخيرة على نقطة بالبحر الأحمر تستخدم كمستودع للفحم للسفن الأسبانية ووردت برفقة من سان سباستيان تعلن أن ولي العهد الأسباني قد أعلن عن رضائه للحصول على أراض على ساحل البحر الأحمر من أجل استخدامها كقاعدة بحرية أسبانية (١١٧) .

وكانت أسبانيا قد اهتمت بحصولها على توكيل تجارى فى البحر الأحمر كي يستخدم كمستودع للفحم لسفنها التجارية والحربية على السواء فى الأراضى الواقعة جنوب مصوع والتي لا تخص أى دولة « N'appartient a aucune nation » (١١٨) .

هذا وقد أعلن موري Moret - وزير خارجية أسبانيا - فى اجتماع مجلس الوزراء فى ٢١ سبتمبر ١٨٨٧ أنه لا يوجد اعتراض من جانب أية حكومة أجنبية على إنشاء أسبانيا مستودعا للفحم على قاعدة بحرية أسبانية فى البحر الأحمر (١١٩) .

٦ - موقف السلطان من التنافس الاستعماري على الساحل الغربى للبحر الأحمر :

اتسعت السياسة البريطانية طريقا ملتويا بالنسبة لحقوق السيادة العثمانية على سواحل البحر الأحمر فدعت السلطان فى مايو ١٨٨٤ - ذرا للرماد فى الأعين - « الى ان يياشر سلطته على موانئ الساحل المصرى فى البحر الأحمر وان يحتلها بجنوده » وذلك بوصفه صاحب السيادة على مصر . وقد طلبت منه انجلترا سرا أن يطبق فى هذه الأراضى التى ستوضع تحت ادارته المباشرة نصوص الاتفاقيات القائمة بين بريطانيا العظمى وتركيا وذلك فيما

Bullétin Décadaire, No. 565, 2-9-1887.

(١١٧)

Ibid. No. 557, 12-5-1887. P. 1443.

(١١٨)

Ibid. No. 570., 22-10-1887.

(١١٩)

يختص بحرية التجارة والملاحة ونسبة الضرائب والرسوم الجمركية والغاء تجارة الرقيق . كان هذا هو ما يخص سواحل البحر ، اى الى الشمال من بوغاز باب المندب . وهكذا وضعت بريطانيا الشروط وعلى السلطان ان يقبلها قبل استلامه لهذه الاراضى (١٢٠) .

واعترف السلطان العثمانى ان اعلان الحكومة البريطانية عن احترامها لحقوق السلطان فى مصر - كما كانت قبل ان تحتلها - انما هو اعلان نظرى ولا يطبق عمليا .

كما خشى السلطان من ان احتلال انجلترا لموانى البحر الأحمر والسواحل لن يكون له الصفة المؤقتة وقد يستديم خاصة وأن سواحل البحر الأحمر هذه قريبة من سواحل شبه الجزيرة العربية التى له السيادة عليها باعتباره خليفة . وطلب من الحكومة الفرنسية المساندة للوقوف فى وجه انجلترا ، لأن المصالح الفرنسية والتركية متطابقة بالنسبة لموانى البحر الأحمر (١٢١) .

وابان الثورة المهدية خشى السلطان من عبور مؤيدى المهدي البحر الأحمر الى الجزيرة العربية ، ورغب فى ارسال بعض العسكريين للابحار الى البحر الأحمر لمنعهم من ذلك (١٢٢) .

وسعى السلطان للحصول على مساندة فرنسا له فى البحر الأحمر ، فها هو السفير العثمانى فى فرنسا يخبر الحكومة الفرنسية فى ١٤ أبريل ١٨٨٦ أن السلطان سيتبع سياسة جسورة ، واقترح قيام تنسيق سياسة تركيا وفرنسا فى مصر والبحر الأحمر . وهذا

(١٢٠) جلال يحيى ، التنافس الدولى فى بلاد الصومال ، دار المعرفة

١٩٥٩ . ص ٧٦ - ٧٧ .

Bufferin to Granville, Cairo, 4-12-1883, Parl. Pap. (١٢١)
No. 203.

Bufferin to Granville, Cairo, 4-12-1883, Parl. Pap. (١٢٢)
Egypt. 1. (1884) 127.

الاقتراح لم يكن يلقي ترحيبا من جانب روسيا . ورد بورجويس - وزير خارجية فرنسا - على اقتراح السفير العثماني بطريقة غامضة ليتهرب منه (١٢٣) .

المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وخليج عدن :

واذا كانت بريطانيا قد سيطرت على مدخل البحر الأحمر الشمالي ، بسيطرتها على قناة السويس ، فانها أيضا قد سيطرت على البوابة الجنوبية باحتلالها عدن وبسط نفوذها في المنطقة المحيطة بها في جنوبي اليمن وفي المنطقة المواجهة لها على الساحل الأفريقي للبحر الأحمر والتي تشرف على خليج عدن من ناحيتي الغرب والجنوب . وكانت عدن محطة للتزود بالفحم للسفن التجارية التابعة لشركة الهند الشرقية البريطانية ، وساعد فتح قناة السويس على تنشيط حركة الملاحة في عدن وربطه مباشرة بموانئ الدول الأوربية . وأصبحت عدن ملتقى الطرق الملاحية الكبرى المنتظمة لأوروبا وآسيا وأستراليا وكان لقناة السويس دورها وأثرها في توسيع وتعميق ميناء عدن حتى تستطيع السفن الضخمة وقتذاك الدخول والخروج للميناء . ولهذا تقدمت الشركات الملاحية الكبرى (١٢٤) ، التي تعمل مع الشرق الأقصى عبر قناة السويس ، الى حكومة الهند للاسراع في تنفيذ التطوير المطلوب . وعزز ملاك السفن البريطانية مطالبهم بأن أسسطولهم التجاري للخطوط الملاحية العديدة يمثل حمولة تقدر بمليون ونصف طن (١٢٥) .

وتميزت عدن بأنها ميناء حصين يتحكم في طريق الاقتراب من الجنوب صوب البحر الأحمر وكانت جزيرة بريم تقع في وسط مضائق باب المندب وجزيرة سوقطرة كلها تشكل البوابات الخارجية

(١٢٣) (القائم بالأعمال الفرنسي في بطرسبورج) Bourgeois à voinlux, 14-4-1886. D.D.F. T. 12. No. 371.

(١٢٤) من هذه الشركات شركة : P & O وشركة الهند البريطانية للملاحة ، وشركة الشرق ... الخ .

(١٢٥) Bullétin Décadaire, No. 488, 12-7-1885. P.P. 898 — 9.

للهند لحماية أهم وأقصر طريق بحرى من لندن الى الهند والشرق
الأقصى واستراليا (١٢٦) .

وسار البريطانيون نحو تنفيذ مخططهم لتأمين عدن بالتدخل
فى سواحل الصومال المطل على مضيق باب المندب وخليج عدن
لضمان سلامة عدن نفسها وضمان استمرار وصول المواد الغذائية
المختلفة اليها من تلك السواحل . لهذا لجأت الى سياسة اجبار
المصريين لاخلاء سواحل الصومال باخراج الحاميات المصرية من
زيلع وبربرة فى محاولة منها لتصفية النفوذ المصرى فى منطقة
البحر الأحمر وعلى سواحل الصومال المطل على خليج عدن . وتم
ذلك صيف عام ١٨٨٤ (١٢٧) .

واحتلت فرنسا ميناء تاجورة فى فبراير ١٨٨٤ وازداد
اهتمامها بميناء أوبوك عندما أغلقت أنجلترا ميناء عدن فى وجه
السفن الفرنسية ابان حرب تونكين Tonkin (١٨٧٤) بالهند
الصينية . ولهذا قرر الفرنسيون انشاء قاعدة بحرية خاصة بهم ،
وقرر البرلمان الفرنسى تقديم مسونة قدرها ٤٥٠.٠٠٠ فرنك سنويا
لتطوير ميناء أوبوك ، ولكن وجسود الكثبان الرملية جعلته غير
مناسب لذلك . وحصل الفرنسيون على جيبوتى فى عام ١٨٨٨ وكان
مستقبلها أحسن من تاجورة ، ومن جيبوتى خططوا لانشاء خط
حديدي عبر الحبشة الى النيل وهذا الخط سيكون السند القوى
للامبراطورية (١٢٨) . وظل النشاط الفرنسى على السواحل الأفريقية
المطل على خليج عدن عند المدخل الجنوبى للبحر الأحمر فى تزايد
مستمر .

(١٢٦) Valentine Chirol, our Imperial interests in Neater and
further Asia, The Empire and Century, op. cit., P. 729.

(١٢٧) جلال يحيى : التنافس الدولى فى بلاد الصومال ص ٧٨ ، ١٢١ .
(١٢٨) Parker Thomas Moon, Imperialism and World Politics.
P. 140 — 1.

شرق أفريقيا والمحيط الهندي :

كذلك كان لافتتاح قناة السويس ، واستعمال السفن البخارية بدلا من الشراعية ، اثره الكبير في فتح صفحة جديدة في تاريخ المحيط الهندي (١٢٩) . فقد اضعف نسبيا سيطرة بريطانيا البحرية ، وفي نفس الوقت شجع فرنسا وهولندا والمانيا وايطاليا واسبانيا والروسيا على انشاء اساطيل خاصة بها للمنافسة مع آسيا . وكانت قناة السويس خير معين لهم لتحقيق ذلك باختصار الطريق ومن ثم فقد تحرروا من اعتمادهم على السفن البريطانية . وشهد الجزء الجنوبي للمحيط الهندي المواجه لشرق أفريقيا نشاطا تجاريا وتنافسا كبيرا لاساطيل انجلترا وفرنسا والمانيا وايطاليا للاستيلاء على سواحل أفريقيا الشرقية وهكذا تأثرت موازين القوى في المحيط الهندي بهذا الصراع (١٣٠) .

وقد سارعت انجلترا الى تثبيت مراكزها في نقاط مختلفة في المحيط الهندي منذ مطلع القرن التاسع عشر . فقد اخذت من فرنسا وهولندا كل ما تستطيع من مستعمرات ، ولكنها حصرت همها في تأمين الحماية الاستراتيجية للطرق البحرية وتجاريتها البحرية ، وامنّت طريق الهند بالحصول على مستعمرة الرأس وجزيرة موريشيوس في المحيط الهندي - شرقي مدغشقر - من فرنسا كذلك استولت على سنغافورة ١٨١٩ ، واستولت على مضيق ملقا من هولندا عام ١٨٢٤ وعلى سرشواك وبورينو ١٨٤٢ ، لذلك اطلق البعض على المحيط الهندي « بحيرة بريطانية » (١٣١) .

(١٢٩) تبلغ مساحة المحيط الهندي ١٧ مليون ميل مربع وقد اختصرت القناة المسافة من أوروبا الى المحيط الهندي بنسبة كبيرة .

وراجع أيضا : السيد جلال ، الصراع الدولي حول قناة السويس ج ١ ص ١٢٩ - ١٣٠ .

Alvin, J. Cottrell, The Indian Ocean its Political (١٣٠)

Economic and military Importance. N.Y. 1972, P. 10.

Dudly, a commercial Geography. 79. (١٣١)

وبقيت الطرق الملاحية الى الهند ، بعد فتح قناة السويس ، لا تمر بشرق أفريقيا وعلى الرغم من انعزال شرق أفريقيا عن الخطوط الملاحية الا انها أصبحت أكثر قربا لأوروبا من الهند ، اذ كانت المسافة بين شرق أفريقيا وأوروبا تقل ٢٠٠٠ ميل بحرى عن المسافة بين الهند وأوروبا مما جعلها نافعة لأوروبا من الناحية التجارية . وهكذا بدأت الشركات الملاحية الأوروبية وغيرها تأخذ مسارها صوب الساحل الأفريقى الشرقى المواجه للمحيط الهندى لجلب المزيد من البضائع الأفريقية وتصريف المنتجات الأوروبية من جهة أخرى وكانت إنجلترا وفرنسا والمانيا وإيطاليا هى أهم الدول التى ازدادت علاقاتها التجارية مع شرق أفريقيا ، وبالتالي ازدياد المصالح الامبريالية .

ففى عام ١٨٨٥ مثلا كان الساحل الشرقى الأفريقى مايزال بعيدا عن أعالي النيل ، وكانت اهتمامات سولسبرى وروزبرى تتركز حول الدفاع - بقدر استطاعتهم - عن استراتيجية المحيط : «Ocean Strategy» ليست مسألة مد مصر بالمياه ، فلم تكن المداخل بذات أهمية ، اللهم الا من الناحية التجارية (١٣٢) . وعلى الرغم من أن وجود السفن البريطانية أمام الساحل الأفريقى الشرقى كان يكلفها نفقات طائلة الا أنه أصبح مع مضى الزمن يسهل على إنجلترا أمر إقامة نفوذها على الساحل الأفريقى نفسه والتدخل فى شئون القارة بشكل مباشر (١٣٣) .

وقد تزايدت تجارة إنجلترا مع شرق أفريقيا يوما بعد يوم علاوة على ازدياد التعامل التجارى للهند مع زنجبار ، وأصبحت المصالح البريطانية فى زنجبار فى الصف الاول بين مصالح الدول الخارجية ، وأخذ نفوذ بريطانيا يزداد فى المحيط الهندى . وزادت الحكومة البريطانية من خطوطها التلغرافية عبر البحار مع شرق أفريقيا ، فقد تم مد خطوط برقية تحت البحر من عدن فى عام

Sanderson, England Europe, P. 24.

(١٣٢)

(١٣٣) جلال يحيى ، شرق أفريقيا ص ٧١ .

١٨٧٩ حتى الساحل الشرقى لأفريقيا ، وأصبحت عدن مرتبطة بممباسا وزنبار ودار السلام وموزمبيق ولورنكو ماركيز فدوربان فالكاب (١٣٤) . وفى عام ١٨٩٣ تم مد خط بحرى برقى بمساعدة من زنبار الى جزر سيشيل ومنها الى موريشيوس وربطت موريشيوس بدوربان فى عام ١٩٠١ ، وأصبح الخط من دوربان ، بجنوب أفريقيا الى موريشيوس فسيشيل فنزبار ثم عدن كله تحت الإدارة الانجليزية . وكانت هناك خطوط فرعية ربطت الممتلكات الفرنسية والالمانية فى هذه المناطق (١٣٥) .

وفى اطار اختصار الطرق الملاحية نجد الانجليز يفكرون جديا (فى عام ١٨٨٥) فى شق ممر بحرى عبر صحور بورت آدم (Port d'Arlem) الذى يقع بين قارة الهند وجزيرة سيلان ، بعد تزايد حركة الملاحة عبر قناة السويس وبالتالى فى المحيط الهندى ، وارتباط التطور والتقدم فى الملاحة مع نمو التجارة الدولية ، وأصبح طريق السويس هو طريق نقل البضائع الضخمة للهند وتجارة الصين فى أيدي الانجليز (١٣٦) . ودفعت الحاجة الى المواد الخام والأسواق لتصريف المنتجات الى قيام الغرف التجارية فى انجلترا بعقد اجتماع ناقشت فيه احتياجات بريطانيا للأسواق الخارجية وطالبت تلك الغرف ، بالاجماع ، باستبقاء شرق أفريقيا ضمن نطاق الامبراطورية البريطانية للفوائد التجارية التى يمكن أن تجنى منها . وطالبوا وزارة الخارجية بفتح أسواق جديدة للتجارة مثل شرق أفريقيا للقضاء على الضرائب العالية التى تتعرض لها الصناعات البريطانية فى كل مكان وقد تبعت الغرف التجارية بمانشستر وجلاسجو وأدنبره غرف لندن وليفربول فى اعلان رأيها ، وطالبت تلك الغرف بالعمل على مواجهة الصعاب التى تواجه التجارة البريطانية ، والغاء سياسة حرية التجارة التى

(١٣٤) انظر الشكل الخاص بالكابلات البحرية مع افريقيا ص ٣٠٨ .

Geoger Peel, The nerves of the Empire., Op. Cit., (١٣٥)
P P. 264 — 5.

Bullétin Décadaire, No. 473., 12-4-1885. P. 815. (١٣٦)

ارتبطت بها الدولة أو اللجوء لسياسة التوسع المستمر والحصول على مستعمرات لفتح أسواق جديدة . وقد وجدت تلك الآراء صدى لها بين بعض القادة السياسيين لبريطانيا . وكان لورد سولسبرى من بين الذين استجابوا لتلك الآراء . وبين تشمبرلين لرجال الأعمال ان الضرورة تدعو الى الأخذ بسياسة التوسع المستمر ، وان المشاكل التي تؤثر في توسع الامبراطورية لها أثرها على رجال الأعمال . فهاهى بعض الشعوب الاخرى قد أغلقت موانئها في وجه التجارة البريطانية ، وأصبح مستقبل الطبقة العاملة في بريطانيا يعتمد على النجاح في التمسك بالامبراطورية والتمسك بأى سند قانونى للعمل على توسعها (١٣٧) . وكان لوقوع ساحل شرق افريقيا على الطريق الموصل بين الهند والكاب أثره في ازدياد اهميته لبريطانيا ، لموانئه الجيدة وخاصة بعد استيلاء فرنسا على جزيرة مدغشقر .

ورأى كتشنر أهمية شرق افريقيا الاستراتيجية لبريطانيا ورفع مذكرة لوزارة الدفاع مبينا فيها أهمية شرق افريقيا بالنسبة للمواصلات البريطانية مع الهند واستراليا ، ورأى ضرورة ربطه بقواعد بريطانيا الامبراطورية في الشرقين الأدنى والاقصى . وطالب بضرورة ربط بورسعيد بالسويس بخط حديدى وضرورة تحصين جزيرة بريم والاحتفاظ بالقواعد البريطانية في بربره وزيلع وسوقطرة وانشاء فنار في رأس جاردافوى . وأعلن ان توازن القوى في تلك المنطقة يدعو الى اختيار موقع على ساحل شرق افريقيا ليكون مركزا بريطانيا وخاصة بعد استيلاء المانيا على ميناء دار السلام واستيلاء فرنسا على ميناء ديجو سواريه Diego Suarez فوجود المانيا في تلك المنطقة سيعرض الخط التلغرافى بين عدن وجنوب افريقيا ومحطة الفحم البريطانية في زنجبار للخطر فى حالة قيام حرب بين البلدين ، اذا أمكن لألمانيا تحويل ميناء دار السلام الى قاعدة حربية فى وقت قصير ، ومنها نستطيع اصابة المصالح البريطانية فى تلك المنطقة باضرار بالغة . لذلك طالب

Lugard, F., The Rise of our East African Empire. (١٣٧)
London, 1893. P.P. 379 — 381.

كتشفر بالحصول على امتيازات لإدارة ميناء ممباسا ، وبين إمكانية إنشاء خط حديدى يصل ميناء ممباسا بمنطقة البحيرات العظمى يساعد على تقدم التجارة مع وسط أفريقيا . ورغم رفض البحرية البريطانية ذلك الاقتراح لنفقاته الباهظة ، إلا أن وزارة الحسرب البريطانية أيدته لبسط السيادة البريطانية على الساحل . فقد تستطيع ألمانيا فى حالة حرب مع بريطانيا الاستيلاء على مخازن الفحم البريطانية ، وستجد بريطانيا نفسها مضطرة للتخلى عن منطقة نفوذها فى ذلك الجزء من الساحل (١٣٨) .

وعلى هذا اهتم سولسبرى فى نوفمبر ١٨٩٥ ، بالأسراع فى الانتهاء من الخط الحديدى الذى يربط ممباسا ببحيرة فيكتوريا ، وحصل من البرلمان على قرض ٢٠٠٠٠٠ استرلىنى . وطلب سولسبرى من كرومر عدم إثارة الأوضاع سواء فى مصر أم فى السودان ، حتى يتم الانتهاء من بناء هذا الخط الحديدى فى أسرع وقت دون مشاكل من جانب فرنسا (١٣٩) . وعارضت إنجلترا قيام ألمانيا ببناء قواعد بحرية فى دار السلام تهدد بريطانيا فى شرق أفريقيا ، وأوضحت ألمانيا أنها لا ترغب فى إنشاء قواعد بل ميناء يمكن تخزين الفحم فيه دون دفع رسوم والسماح بتموين القطع البحرية دون اعتراض من أية دولة (١٤٠) .

واندادت أهمية زنجبار للمحيط الهندى من الناحية الاستراتيجية لبريطانيا فأى أحد سيمتلکها سيكون بمثابة ضربة خطيرة للسيادة البحرية البريطانية ليس فقط فى شرق أفريقيا ولكن فى العالم العربى (١٤١) . وزنجبار تبعد عن إنجلترا بمسافة ٨٨٥٠ ميلا حول طريق رأس الرجاء الصالح قبل فتح قناة السويس ،

(١٣٨) جلال يحيى ، شرق أفريقيا ص ٢٠٥ - ٢٠٦ ، سعد زغلول عبد ربه الاستعمار البريطانى فى كينيا ص ٥٤ .

(١٣٩) Sanderson, England and the Upper Nile, P. 240.

(١٤٠) جلال يحيى ، شرق أفريقيا ص ١٩٠ - ١٩١ .

Sanderson, op. cit., P. 50.

(١٤١)

ففضل معظم الأوروبيين الاهتمام بغرب أفريقيا التي لا تبعد الا بنصف هذه المسافة عن بلادهم . ولكن قناة السويس قربت المسافة ٢٠٠٠ ميل عما سبق من انجلترا واصبحت أكثر صلة بعدن وبالهند ، واثّر ذلك بالتالى على موقف بريطانيا تجاه زنجبار خصوصا بعد أن تقوى مركزها فى شركة قناة السويس عام ١٨٧٥ بشرائها لأسهم الحكومة المصرية فى الشركة (١٤٢) مما أعطى الأمان لخطوط مواصلاتها المباشرة مع المحيط الهندى بشكل سمح لها بزيادة نفوذها وسيادتها فى تلك البحار الجنوبية (١٤٣) .

وبدأت شركات الملاحة البريطانية تأخذ طريقها الى جزيرة زنجبار عبر قناة السويس فى خطوط منتظمة مثل شركة British India Steam Navigation فبدأت بخدمات بريدية شهرية الى زنجبار وذلك بمساعدة الحكومة البريطانية (١٤٤) . وأوضحته صحيفة شركة قناة السويس فى تقرير لها أهمية زنجبار التجارية فى هذا الجانب من شرق أفريقيا وأهم البلاد التى تعاملت معها حسب ترتيب أهميتها فى عام ١٨٨٥ هى : بريطانيا - الهند - الولايات المتحدة (نيويورك) - ألمانيا (هامبورج) - فرنسا (مرسيليا) . وأنه يوجد فى زنجبار ١١ بيتا تجاريا : أوربى وأمريكى ، وتقوم شركة الملاحة البريطانية : British India بعمليات النقل البحرى الرئيسى لتجارة زنجبار ويمتلك سلطان زنجبار نفسه ست سفن تجارية تقوم بالخدمات الملاحية فيما بين عاصمة بلده والموانئ الهندية (١٤٥) .

ولم يعد اهتمام انجلترا بساحل شرق أفريقيا يستتر وراء محاربة تجارة الرقيق أو ادخال بعثات التبشير والتجارة المشروعة الى وسط القارة أو حتى محاولة استغلال الاقليم اقتصاديا بل تعدى

(١٤٢) السيد جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس

ج ١ ص

(١٤٣) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ٤٢ .

(١٤٤) Roland Olive, History of East Africa, Oxford, 1963.

(١٤٥) Bullétin Décadaire, No. 474, 22-2-1885. P. 778.

ذلك ودخل فى نطاق سياسة انجلترا الامبراطورية فى العالم ، سياستها كدولة ترغب فى الحصول على مناطق استراتيجية مهمة وتسبق غيرها اليها حتى تضمن استغلال الاقليم اقتصاديا (١٤٦) . واهتمت وزارة الخارجية البريطانية بسواحل شرق افريقيا من الناحية الاستراتيجية بدرجة تفوق اهتمامها لغرب افريقيا ، لأن الأول يقع فى طريق مواصلاتها البحرية للهند خاصة بعد أن بدأت فرنسا تتحرك فى مدغشقر (١٤٧) .

المانيا وشرق افريقيا :

ويرجع اتصال الألمان بشرق افريقيا الى عام ١٨٤٢ عندما بدأ تجار مدن الهانزا نشاطهم التجارى بالمنطقة ولم تنته سنة ١٨٨٤ حتى استطاع كارل بيتزر - استجابة للمطالب الوطنية - تأسيس شركة الاستعمار الالماني فى ٢٨ فبراير ١٨٨٤ ، وعقد العديد من المعاهدات مع شيوخ منطقة أوساجارا تنازلوا بموجبها عن سيادتهم على المنطقة لشركة شرق افريقيا الالمانية ، وقد وافق بسمارك على تلك المعاهدات وصدر مرسوم الحماية الامبراطورى فى فبراير ١٨٨٥ . وتوقيع اعلان الحماية الالمانية على منطقة أوساجارا بشرق افريقيا وعقد معاهدة فى نوفمبر ١٨٨٦ (١٤٨) واتفاقية ١٨٩٠ لتحديد منطقتى النفوذ البريطانية والالمانية فى شرق افريقيا ، باستثناء المنطقة الساحلية التى تركت لسلطان زنجبار . وبعد اتفاقية ١٨٩٠ بين الحكومتين الالمانية والبريطانية تم تقسيم شرق افريقيا ونال نفوذ سلطان زنجبار عن المنطقة وأصبح لزاما على الحكومة الالمانية تأسيس حكومة استعمارية فى شرق افريقيا ، وادارت الحكومة الالمانية المستعمرة سنة ١٨٩١ والغت الحكم العسكرى عام ١٩٠٦ (١٤٩) .

(١٤٦) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ١٥٧ .

(١٤٧) المرجع السابق ص ١٥٨

(١٤٨) راجع بنود هذه الاتفاقية بالمرجع السابق ص ٢٠٧ - ٢٠٨ .

(١٤٩) نغد زغلون عبد ربه ، الاستعمار الالماني فى شرق افريقيا

ولم تقف انجلترا أمام التوسع الألماني مثلما فعلت مع إيطاليا في أفريقيا من أجل إعاقة التوسع الفرنسي ، وبدأت ألمانيا في تطوير تجارتها مع الشرق اعتباراً من عام ١٨٨٨ ، ١٨٩٠ بعد دخول هامبورج وبريمن اتحاد الجمارك الألمانية ١٨٨٨ .

وبعد تحول الخطوط الملاحية الألمانية من الشراع إلى البخار تأسس في هامبورج سنة ١٨٨٨ خط « هامبورج - كلكتا » مكملًا لخط الهانزا وخط « ألمانيا - استراليا » منافسًا لخط شمال ألمانيا North German Lloyds وبدأ خط « هامبورج - كلكتا » خدماته في عام ١٨٩٠ بعد إنشاء خط ريكمرز Reckmers Line خدماته الملاحية بالسفن التجارية عبر قناة السويس لنقل الأرز من زنجون إلى بريمنهافن ، وبدأ خط الملاحية « ألمانيا - استراليا » خدماته متفادياً الموانئ البريطانية في عام ١٨٨٩ .

وباقالة بسمارك أزيلت عقبة كبرى أمام الحماس الاستعماري الألماني وشجعت الآمال الألمانية لإنشاء مستعمرة في خط الاستواء مثل تأسيس « الخط الملاحى لشرق أفريقيا الألمانية » : في هامبورج في ١٩ أبريل ١٨٩٠ . وكانت الشركة الملاحية الألمانية - الشركة الوحيدة - التي تأسست بناءً على طلب من الحكومة الألمانية وبمساعدة منها (٢٣ يوليو - ٢٧ أغسطس ١٨٩٠) . وقد تم تنظيم التوسع الأفريقي بالاتفاقية الألمانية - الانجليزية (أول يوليو ١٨٩٠) بتقسيم شرق أفريقيا مثلما قسم مؤتمر برلين ١٨٨٥ غرب أفريقيا ، على رغم من أن هذه الاتفاقية حطمت أحلام « شريط مستمر من الممتلكات البريطانية » من جنوب إلى شمال أفريقيا (١٥٠) .

هذا وقد انتشرت التجارة الألمانية في الخارج تحت علم آخر غير علم الامبراطورية الألمانية حتى في الأراضي التي اكتشفها المواطنون الألمان - ورأى المواطنون الألمان أن الوقت قد حان لياخذ

العلم الألماني مكانه فيما وراء البحار والحصول على أسواق جديدة بالخارج والاعتماد على الأسطول الألماني والا تعرضت التجارة الألمانية لخطر متزايدة . إلا أن بسمارك رأى أن ألمانيا دولة قارية عليها أن تتحكم في الدول الأوربية حتى لا تصبح دولة من الدرجة الثانية ويتطلب ذلك جيشاً ألمانياً قوياً وإن دخول ألمانيا الميدان الاستعماري خارج أوروبا سيكون له رد فعل عنيف على الموقف الأوربي - وكان بسمارك يرى ضرورة إنشاء أسطول ألماني قوي يستطيع مواجهة الأسطول البريطاني إذا أرادت ألمانيا الحصول على مستعمرات خارجية ، وإن المستعمرات ستكون من أسباب ضعف الامبراطورية الألمانية لاحتياجها لأسطول قوي يدافع عنها بينما موقع ألمانيا الجغرافي قاري ولا يتطلب تحويلها إلى دولة بحرية من الدرجة الأولى (١٥١) . ورغم ذلك أسس كارل بيتزر جمعيات استعمارية ١٨٨٢ برئاسة وأصبح لها فروع منتشرة في جميع أنحاء ألمانيا وأصبح عدد أعضائها في عام ١٨٨٥ أكثر من عشرة آلاف عضو من بينهم عدد كبير من ذوي النفوذ ورجال الأعمال والصحافة والجامعات والحكومة ، ولكن بسمارك كان مستولاً مباشرة أمام الامبراطور الألماني عن سياسة ألمانيا الخارجية . ووقف أمام التوسع الاستعماري ولكن في عام ١٨٨٤ نجح كارل بيتزر في تأسيس مستعمرة ألمانية في شرق أفريقيا . ويعتبر بسمارك على أية حال المؤسس الحقيقي للامبراطورية الألمانية فيما وراء البحار ، رغم معارضة سياسة التوسع الألماني حتى سنة ١٨٨٤ (١٥٢) .

وبعد حصول ألمانيا على مستعمرات في شرق أفريقيا تزايدت تجارتها معها وفتح أسواقها للتجارة الألمانية . وكان لقناة السويس دورها الخطير بعد أن فتحت الطريق البري للهجرة الأوربية التي تدفقت على المناطق المستعمرة فيما بين الحبشة حتى الممتلكات البرتغالية في موزمبيق .

Robertson, G., Bismark., P.P. 414 — 5.

(١٥١)

(١٥٢) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار الألماني في شرق أفريقيا

ص ١٢ .

ونشرت صحيفة شركة قناة السويس دراسة عن التوسع
الامبريالى الالمانى فى شرق افريقيا جاء فيها ان الاراضى التى
استولت عليها المانيا سميت « طريق المستقبل » للتجارة بين وسط
افريقيا واوربا والسفوح الشرقية ، وهى مصب الاقاليم الخصبة
و ثروات الداخل فى اعالى النيل والكونغو على انه طريق القوافل .
وعند شق الخط الحديدى السريع لربط المناطق الخصبة فى الداخل
مع المحيط الهندى فان هذه الحركة التجارية الهائلة سوف يخدمها
بالضرورة طريق قناة السويس الذى تزايدت فيه حركة الملاحة نتيجة
ازدياد خطوط ملاحية منتظمة لشرق افريقيا وعن طريق ارسال سفن
البضاعة فى مواسم التصدير المختلفة لجميع الحاصلات الى الموانى
التي تمركزت فيها البعثات التجارية (١٥٣) . وفى اطار زيادة التبادل
التجارى والاستفادة من المستعمرات الالمانية فى شرق افريقيا ،
اجتمعت اللجنة الالمانية لافريقيا الشرقية فى قصر الرايشستاج
بحضور مندوب عن بسمارك ورجال المال والتجارة وبلغت قيمة
الاسهم ٢٨٠ سهما (١٠٠٠ ر. مارك للسهم) ورأس المال ٢٨ مليون
مارك (٣ ١/٢ مليون فرنك) ، وان هذه الشركة ستقوم بتنفيذ مشروعات
سبق اعدادها منذ فترة بمعرفتها . ومن جانب آخر فان لجنة مؤقتة
للمؤسسة الالمانية فى ويتو Witou (بشرق افريقيا) قد طالبت
بحقها فى جزء من اراضى ويتو وادخلت فى ملكيتها ٢٥ ميلا مربعا
حيث تقوم بالزراعة والتجارة فيها علاوة على المصانع والتجارة
التي اقيمت فيها من قبل (١٥٤) .

ولعبت الشركات الملاحية الالمانية دورها الرئيسى بربط المانيا
بشرق افريقيا عن طريق قناة السويس . ووافق الرايشستاج
Reichstag على تخصيص الاعانات المالية اللازمة لانشاء
الخطوط الملاحية لتنشيط الحركة الاستعمارية .

وقد اعلنت بعض الصحف الالمانية فى نهاية عام ١٨٨٧ ان
هناك شائعات فى هامبورج عن ان الحكومة الالمانية سوف تدفع

Bulletin Décadaire, No. 546, 27-2-1887. P. 1403.

(١٥٣)

Ibid., No. 550. 2-4-1887. P. 1426.

(١٥٤)

اعانة مالية لتسيير خط ملاحى من المانيا الى ساحل شرق افريقيا
والكاب . ولم يكن هناك سوى سفينة واحدة تقوم بالخدمة فيما بين
المانيا وزنبار (١٥٥) .

وكانت الخدمات الملاحية بين شرق افريقيا وأوروبا تتم بواسطة
الخط الملاحى البريطانى من لندن الى زنبار ، والخط الملاحى
الفرنسى لشركة المساجيرى ماريتيم البحرى من مرسيليا الى
مدغشقر مارا بزنبار . أما خط الملاحه الألمانى (North German
Lloyds) بين المانيا والشرق الأقصى فقد كان يفرغ البضائع
الخاصة بشرق افريقيا بعدن لاعادة شحنها من جديد وقد حصلت
الحكومة الألمانية على موافقة الرايشستاغ فى ١٦ أبريل ١٨٨٥ على
منح اعانة للشركات الملاحية الألمانية لإنشاء خط ملاحى بين المانيا
والشرق ، وبلغت الاعانة ٢٢٠٠٠ جنيه ومنحت الحكومة الألمانية
امتيازات استغلال الخطوط الملاحية الى شركة « لويدز شمال المانيا »
لمدة خمس عشرة سنة وقسمت الاعانة على أساس ٨٥٠٠٠ جنيه لخط
الشرق الأقصى الملاحى و ١١٥٠٠٠ جنيه لخط استراليا و ٢٠٠٠
جنيه لفرع البحر المتوسط الملاحى ثم منحت شركة لويدز اعانة
اضافية قدرها ٧٥٠٠٠ جنيه فى ٣ أبريل ١٨٩٨ لإنشاء خط ملاحى
يستغرق ١٤ يوما بين المانيا والصين وعدل عقد الامتياز فى ١١
أبريل ١٨٩٩ وأصبحت المنحة السنوية المعطاة للشركة ٢٧٩٥٠٠
جنيه لمدة ١٥ عاما (١٥٦) . وكانت سياسة المانيا بوجه عام هى
تشجيع ومساندة توسيع تجارتها الخارجية (١٥٧) . وقد وافق
الرايشستاغ فى ١٨٩٠ على لائحة إنشاء خط ملاحى الى شرق

Ibid. 572, 12-11-1887. P. 1538

(١٥٥)

لغلا عن صحيفة (Le Journal des Transportes).

(١٥٦) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار الألمانى فى شرق افريقيا

ص ١٩٤ .

The Empire and The Century, op. cit., P. 62.

(١٥٧)

أفريقيا خدمة للتجارة والصناعة الألمانية . فتكونت شركة خط شرق أفريقيا الألمانية Deuth Ostafrike Line الملاحى برأسمال قدره ستة ملايين مارك ، ومنحت الحكومة الألمانية الشركة الجديدة اعانة سنوية قدرها ٩٠٠.٠٠٠ مارك المانى لمدة عشر سنوات للقيام بخدمات بحرية منتظمة بين هامبورج وخليج دليجوا عن طريق روتردام - بورسعيد السويس - عدن - زنجبار - موزمبيق . على أن تقوم بواخر الشركة بثلاث عشرة رحلة فى العام ، والا تقل حمولة السفينة عن ٢٠٠٠ طن ، وتخفيض اجرة سفر موظفى الحكومة ورسوم نقل البضائع الحكومية بمقدار ٢٠ ٪ . ولم تكف الحكومة الألمانية بالخط الملاحى الرئيسى من هامبورج الى خليج دليجوا ، بل انشأت خطا ملاحيا آخر للخدمات الساحلية فيما بين موانى شرق أفريقيا الألمانية وموانى أفريقيا البرتغالية وقد منيت شركة خط أفريقيا الملاحى فى ١٨٩٠ - ١٨٩١ فى اولى سنوات عملها - بخسارة قدرها ٥٠٠.٠٠٠ مارك (١٥٨) ورغم الصعوبات المالية التى صادفت شركة خط شرق أفريقيا الملاحى الا أن التقدم الذى أحرزه الخط الملاحى فى المدة (١٨٩٠ - ١٨٩٩) كان تقديما ملحوظا ، وتطوعت الشركة فى عام ١٨٩٢ بمد الخط الرئيسى (هامبورج - دليجوا) الى دربان وحصلت الشركة من الحكومة البرتغالية على امتياز نقل بضائع الحكومة البرتغالية والمسافرين البرتغاليين بعد تصفية الخط الملاحى البرتغالى . وقد ادخلت الشركة تحسينات ملحوظة على الخدمة الملاحية فى خط شرق أفريقيا ١٨٩٥ رغم تخفيض رأسمالها من ٦٠٠.٠٠٠ مارك الى خمسة ملايين مارك وأصبحت الخدمة الملاحية على خط شرق أفريقيا الألمانى ١٨٩٦ أرخص وأسرع بعد استخدام الشركة للسفينتين البخاريتين : Konig, Herzog اللتين استخدمتا الرفاس فى حركتهما . ولم يمض عام ١٨٩٦ حتى أصبحت الرحلات الملاحية كل ثلاثة أسابيع ، ثم خفضت المدة الى أسبوعين فى عام ١٨٩٨ . وقد

(١٥٨) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار الألمانى ص ١٩٤ - ١٩٥ .

أدى تشغيل خط شرق أفريقيا الملاحي الى تنشيط تجارة المنطقة فى
المدة ١٨٩١ - ١٨٩٨ ، وكانت الزيادة واضحة وجوهرية وبلغت
حمولة السفن فى هذا الخط من البضائع ٢١٦٥١ طنا قيمتها
٦١٠.٠٠٠ جنيه فى عام ١٨٩١ ، فارتفعت الى ٧٨٥١٧ طنا بما
قيمتها ١٩٥٠ر٩٥٦ر١٩٥٠ جنيه فى سنة ١٨٩٨ وارتفعت قيمة البضائع
الالمانية من ٣٠٠.٠٠٠ جنيه الى ٩٥٩٦٠٠ جنيه ، واستطاعت
الشركة فى سنتى ١٨٩٥ و ١٨٩٦ دفع فائدة قدرها ٦٪ وحصل
أصحاب الأسهم على أرباح قدرها ٣٪ من قيمة الأسهم (١٥٩) .

وأدت الامتيازات التى منحتها الحكومة الألمانية لنقل البضائع
بالسكك الحديدية والسفن الى زيادة حجم التجارة الألمانية مع شرق
أفريقيا الألمانية ومع جمهورية جنوب أفريقيا - وقد استعملت
الحكومة الألمانية كل طريقة ممكنة لتسهيل شحن البضائع من ألمانيا
لشرق أفريقيا والترانسفال وجعلها كافية وأجورها معقولة ، فأوجدت
نظام فواتير الشحن للنقل العابر Transit والتأمين البحرى ،
وسهلت حركة النقل وخفضت أسعارها وأصبح فى استطاعة رجل
الطبقة الوسطى تحمل أسعار النقل والتأمين من أى مدينة ألمانية
الى أى مكان آخر . وكانت الحكومة الألمانية تأمل من تلك الامتيازات
أن تشمل مستعمرة الكاب والتى بلغت قيمة الصادرات الألمانية اليها
٧٣٥.٠٠٠ جنيه فى عام ١٨٩٨ ، وبلغت قيمة الواردات منها
٨٠٠ر٩٨٩ جنيه استرلينى فى نفس العام . وقد بلغت قيمة الصوف
المستورد (١٨٩٨) من مستعمرة الكاب ٨٩٦٦٥٠ استرلينى ويمثل
هذا الرقم ١٠/١ واردات ألمانيا من الصوف اللازم لصناعة النسيج
بها (١٦٠) . وإذا كان الألمان قد سيطروا فى عام ١٨٩٠ من الناحية
السياسية على شرق أفريقيا الألمانية ، إلا أن تجارة المنطقة استمرت
تتجه الى زنبار وارتبطت بها حتى عام ١٩٠٠ . ولم يرض الألمان
الذين رغبوا فى التحكم فى تجارة مستعمراتهم وتوجيهها عن الروابط
الوثيقة بين زنبار وشرق أفريقيا الألمانية وتحكمها فى تجارتها

(١٥٩) سعد زغلول عبد ربه ، الاستعمار الألمانى ص ١٩٥ .

(١٦٠) المرجع السابق ص ١٩٦ .

الداخلية والخارجية . وقد ظهرت عوامل أساسية أدت الى القضاء على تحكم زنزيار فى تجارة شرق افريقيا الألمانية ، فقد تم انشاء خط ملاحى بين المانيا وشرق افريقيا الألمانية - كما رأينا - وتم ربط دار السلام بالخط البرقى البحرى الواصل بين عدن وجنوب افريقيا ، كما بدىء فى انشاء خطوط السكك الحديدية ، وكانت هذه العوامل ذات اثر كبير فى تحويل تجارة شرق افريقيا الألمانية وقسم الروابط الشديدة التى كانت تربط تجارة شرق افريقيا الألمانية بزنزيار (١٦١) .

فرنسا والمحيط الهندى وشرق افريقيا :

وكانت فرنسا القوة البحرية الثالثة فى المحيط الهندى ، فها هو الربان جوليان Guilan الفرنسى قائد احدى السفن التجارية الفرنسية يعلن نتيجة تجاربه مع شرق افريقيا ضرورة قيام منطقة نفوذ فرنسية فى تلك المنطقة لموازنة النفوذ البريطانى هناك ، وأعلن أن المرء فى طريقه الى الشرق لا يصادف الا العلم البريطانى خلال الرحلة من عدن الى اليابان او نيوزيلاند ، ولهذا فهو يأمل فى انشاء فرع ملاحى يصل شرق افريقيا بالطريق البرى الى الشرق تسوده المصالح الفرنسية ، ويربط بين جزر بوربون ومدغشقر مجموعة جزر القمر (١٦٢) وهاهى فرنسا تفتتح ميناء جديدا فى سايجون Saigon (يناير ١٨٨٨) وفى جيبوتى (١٨٨٨) مجبرة بريطانيا لتقوية عدن ، ولكى توقع بريطانيا معاهدات حماية مع ثمانية من شيوخ المناطق والسلطين فى المناطق المجاورة فى عام ١٨٨٨ وبذلك وضعت أساس محمية عدن الشرقية (١٦٣) . وكانت فرنسا تعرف انه ليس فى وسعها معارضة انجلترا فى سلطنة زنزيار ، او محاولة منافستها فى عدن ، لذلك اتجهت انظار الحكومة الفرنسية صوب جزيرة مدغشقر التى قبلت

(١٦١) المرجع السابق ص ١٦٨ - ١٧٠ .

(١٦٢) سعد زقلول عبد ربه ، الاستعمار البريطانى فى كينيا (١٨٥٦ -

(١٩٢٣) ص ٥١ - ٥٢ .

Farnie, op. cit., P. 482.

(١٦٣)

تسير فرنسا لشئونها الخارجية في عام ١٨٨٣ وصوب جزر الكومور (١٦٤) التي تعهد أحد شيوخها بعدم قبول حماية أية دولة أجنبية بدون الحصول على موافقة فرنسا ، مما مهد اعتراف إنجلترا والمانيا بهذا الوضع سنة ١٨٨٦ (١٦٥) .

وتركزت اهتمامات فرنسا على جزيرة مدغشقر وثرواتها ، وهامى جمعية الدراسات الاستعمارية والبحرية «La Société des Etudes Colonialet Maritimes» وقد خاطبت جميع الغرف التجارية والنقابات في فرنسا لتوجيه انتباههم للمزايا المهمة التي ستحصل عليها فرنسا من جزيرة مدغشقر سياسيا واقتصاديا واستراتيجيا (١٦٦) .

وقد بلغت جملة تجارة مدغشقر مع أوروبا وأمريكا - قبل الحرب - ما قيمته ٤٠ مليون فرنك عن طريق مينائى : تاماتاف وماجونجا Tamatave, Majunga . وبلغ عدد سكان الجزيرة ٣ ملايين نسمة (فى عام ١٨٨٥) . وأكدت الجمعية على أهمية الجزيرة ولتصريف المصنوعات الفرنسية واستيراد المواد الأولية ، علاوة على موقع الجزيرة فى المحيط الهندى فى مواجهة الساحل الأفريقى الشرقى فى الطريق الى الهند ، وفى طريق المستقبل لتجارة استراليا والشرق الأقصى مع أفريقيا الشرقية . وعلى هذا يمكن أن تصبح مدغشقر أكبر المستودعات فى العالم ، علاوة على أن مبناء ديجو سوارتز يعد ميناء حربيا من الدرجة الأولى ، بينما مبناء « ماجونجا » واحد من الموانئ المجاورة له علاقات واسعة مع الساحل الأفريقى الممتد من الكاب حتى زنجبار ، مثل الدور الذى تقوم به هونج كونج فى مواجهة الساحل الآسيوى (١٦٧) .

(١٦٤) شمال غرب جزيرة مدغشقر .

(١٦٥) جلال يحيى ، شرق إفريقيا ص ١٤٧ .

Bullétin Décadaire, No. 502, 2-12-1885. P. 973. (١٦٦)

Ibid. No. 502. P. 973. (١٦٧)

وتوضح الاحصائية التالية مدى تطور العلاقات التجارية بين فرنسا ومدغشقر منذ افتتاح قناة السويس للملاحة (١٦٨) .

سنة ١٨٦٩		سنة ١٨٨٥	
لفرنسية	الأجنبية	الاجمالى الفرنسية	الأجنبية الاجمالى
١١٤١٠	٦٦٩	١٢٠٨٨	١٥٢١٩
طنا	طنا	طنا	طنا

هذا وقد حصلت فرنسا على ميناء دييجو سوارتز فى عام ١٨٨٥ ، بعد الحملة التاڤيية التى قامت بها على الجزيرة ، ودخلت الجزيرة فى اطار شبكة المساومات الاستعمارية ، حيث تم الاعتراف بحماية فرنسا عليها فى عام ١٨٩٠ ، فى مقابل اعتراف فرنسا بحصول انجلترا والمانيا على شرق افريقيا (١٦٩) . وأعفت فرنسا جميع واردات الجزيرة من البضائع الفرنسية من رسوم الجمارك فى الوقت الذى فرضت فيه رسوم على البضائع الأجنبية . وقد أدى ذلك الى القضاء على تجارة امريكا مع الجزيرة وخفضه من تجارة بريطانيا معها من ١٧٩٠٠٠ رسترليني الى ١٤٢٠٠٠ فى عام واحد (١٧٠) واهتمت فرنسا بمدغشقر باعتبارها محطة فى طريقها الملاحى وربطها بالشرق الاتصى والاقيانوسية . وبهدف تسهيل العلاقات والروابط بين كالييدونيا الجديدة والممتلكات الفرنسية الأخرى ومياه المحيط الهندى قامت الحكومة الفرنسية بصرف اعانة مالية لتسيير خط ملاحى جديد واضافى يضاف الى خط المساجيرى مارينيم للعمل فى الخدمة فيما بين مارسيليا واستراليا ونومى

Ibid. No. 558, 22-6-1882. P. 1474.

(١٦٨)

Moon, Parklr, op. cit., PP.. 134 — 5.

(١٦٩)

Ibid. P. 136.

(١٧٠)

Nouméa (١٧١) ، وقد باشر هذا الخط فيما بين مدغشقر ونومى
وجزيرة رينيون Reunion (شرق جزيرة مدغشقر) وموزمبيق
وجزيرة Mayotte الفرنسية - من غرب مدغشقر - وقامت
السفينة Ebro بافتتاح هذا الخط (١٧٢) .

ايطاليا وشرق افريقيا :

كما وجدت السفن الايطالية العابرة لقناة السويس طريقها
صوبا شرق افريقيا ايضا لتشارك فى اسلاب هذه المناطق التى
أصبحت - بفضل قناة السويس - طريقا ملاحيا سهلا وقريبا من
الموانئ الايطالية . وبدأ النشاط الايطالى على سواحل المحيط الهندى
فى ممتلكات سلطان زنبار ومع الشيوخ المحليين ولكن ايطاليا
وصلت متأخرة عن غيرها فى هذه الجهات ، وكان عليها أن تحسب
حسابا للنفوذ البريطانى الذى كان قد ثبت اقدمه على الشاطئ
الافريقى الشرقى والنفوذ البريطانى الذى أخذ طريقه لانشاء
مستعمرة تجانيقا ، ولم يشغل ذلك الجزء من افريقيا المثل على
المحيط الهندى فكر الحكومة الايطالية قبل عام ١٨٨٥ . وفى فبراير
من هذا العام وصلت السفينة الحربية الايطالية « بارباريجو »
Barbarigo الى مصوع متجهة صوب عصب ومنها الى مصب
نهر الجوبا Juba وأعلنوا للسلطان رغبة حكومتهم فى انشاء
علاقات مع زنبار ، وتأسيس احدى المنشآت التجارية وتظاهروا
بان حكومتهم لم تكلفهم الا بدراسة الحالة التجارية والاقتصادية
لتلك المناطق . ولكن هدفهم هو الحصول على ميناء Durnfond
او قسمايو أو أى ميناء آخر يقع على سواحل الصومال ويكون قريبا
من مصب نهر الجوبا . ووقع الربان تشكى معاهدة مع السلطان
برغش فى ٢٨ مايو ١٨٨٥ باعطاء الايطاليين حرية البيع والشراء
للأراضى والبيوت والمحلات فى بلاد سلطان زنبار (١٧٣) .

(١٧١) هى ميناء كاليدونيا الجديدة الرئيسى وعاصمتها فى نفس الوقت
وتقع فى أقصى الطرف الجنوبى الغربى لهذه الجزيرة .

Bullétin Décadaire, No. 507, 22-1-1886. P. 999. (١٧٢)

(١٧٣) جلال يحيى ، شرق افريقيا ص ٢١٤ - ٢١٦ .

ولكن كالعادة دخلت ايطاليا بعد ذلك فى مساومات وضغوط ونجحت فى الحصول على الأجزاء الشمالية لشرق أفريقيا (الصومال الايطالى) بناء على الاتفاقية الموقعة بين ايطاليا وزنبار فى ١٢ أغسطس ١٨٩٢ . وأجرت ايطاليا الساحل فى مقابل ١٦٠٠٠ روبية سنويا (١٧٤) .

وكان لبريطانيا دور كبير فى هذه الاتفاقيات ، وسياسة ايطاليا الاستعمارية فى شرق أفريقيا هى التى رمت بايطاليا فى أحضان انجلترا ، ولا سيما بعد كارثة عدوة التى هزمت فيها القوات الايطالية . فتأكدت انجلترا أن ايطاليا لن تنضم الى جانب فرنسا فى أزمة فاشودا .

وفى أوائل القرن العشرين لم تثر ايطاليا أية صعوبات لانجلترا فى مصر (١٧٥) .

قناة السويس وجنوب أفريقيا :

ولم تفتح قناة السويس الباب فقط أمام أساطيل أوروبا لسط نفوذها فى شرق أفريقيا والمحيط الهندى ولكن وجدت هذه السفن طريقها أيضا الى جنوب أفريقيا .

فعندما انتهى امتياز شركة خط شرق أفريقيا الملاحي عام ١٩٠٠ ، تقدمت الحكومة الألمانية بلائحة جديدة للرايشستاغ للموافقة على تخصيص اعانة مالية للخط الملاحي الى جنوب أفريقيا وقد عهدت الحكومة الألمانية باميتاز استغلال الخط الملاحي فى ١٩٠٠ لشركة خط شرق أفريقيا الملاحي لمدة ١٥ سنة ، نظير اعانة مالية سنوية قدرها ٦٧٥٠٠ استرلينى ، ونص العقد الجديد على

Moon, Parker, op. cit., P.P. 136 — 137.

(١٧٤)

• وانظر أيضا جلال يحيى ، شرق أفريقيا ص ٢٨٠ .

• (١٧٥) محمد مصطفى صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ص ١٦٩ .

انشاء خط ملاحى يتردد بين المانيا وجنوب افريقيا عن طريقى قناة السويس وجزر كنارى ، كل اسبوعين بالتبادل .

كما نص العقد على انشاء خط فرعى يربط بين هامبورج وشرق افريقيا كل اسبوعين عن طريق قناة السويس . كما نص العقد على الا تقل سرعة السفن العاملة على الخط الرئيسى بين اوربا والكاب عن ١٢ عقدة والا تقل سرعة الخط الشرقى بين نابلى ودار السلام والامتدادات الفرعية الاخرى عن ١٠ ١/٢ عقدة وزيادة السرعة لمقابلة المنافسة الاجنبية دون زيادة قيمة الاعانة الحكومية وبشرط الا تحصل الخطوط الاجنبية الاخرى على تعويضات لزيادة سرعتها . وكانت حمولة السفن الجديدة على ذلك الخط لا تقل عن ٥٠٠٠ طن . وكانت الحكومة الالمانية تهدف من وراء منح اعانة مالية للخط الملاحى الى جنوب افريقيا ١٩٠٠ الى تنمية التجارة الالمانية وضمان سوق اكبر للمنتجات الالمانية فى القارة الافريقية . وادت الرغبة فى تشجيع بناء السفن الالمانية والانتاج الوطنى الى اضافة تسع سفن جديدة حمولتها ٢٥٦٠٣ اطنان الى السفن العاملة على خط شرق افريقيا الملاحى تكلفت ٥٥٠.٠٠٠ ر. جنيه استرلينى ، ولم تكن الرغبة الالمانية فى تنمية التجارة وضمان اسواق اكبر هى الأسباب الوحيدة لاهتمام الحكومة الالمانية بخط شرق افريقيا الملاحى وجنوب افريقيا الملاحى ، بل الرغبة الالمانية فى تحرير التجارة الالمانية من تحكّم الوكلاء الأجانب والبيوت التجارية الأجنبية والتقليل من التلف الناتج عن اعادة الشحن للبضائع بانشاء نظام مواصلات مستقل يستخدم أثناء الحرب تحت حماية الأسطول الالمانى . وفى نفس الوقت ادت العلاقات الاقتصادية المتزايدة بين المانيا ومستعمرة الكاب لمحاولة الحكومة الالمانية ايجاد مواصلات بحرية مباشرة معها للقضاء على احتكار الحكومة البريطانية لنقل البضائع من جنوب افريقيا والمساعدة على انتشار الصناعات الالمانية (١٧٦) .

(١٧٦) سبيل زغلول عبد ربه ، الاستثمار الالمانى فى شرق افريقيا

ص ١٩٦ - ١٩٧ .

ولقد أدى اكتشاف الذهب فى Witwiersand, Barberton الى ثورة فى صادرات مدينة الكاب اعتبارا من عام ١٨٨٦ ، وكان علامة بارزة على التوسع التجارى والملاحة مع جنوب افريقيا ، وتجديد الاهتمام بطريق المحيط الواسع عبر الكاب كما كان من قبل .

وظل ذلك الطريق مفتوحا لبريطانيا بعيدا عن كراهية السيطرة ، غير معرض للغلق أو التدمير مثل طريق قناة السويس . وقد تزعم تشارلز ديكنز المناداة باستخدام هذا الطريق (١٧٧) .

هذا وقد أعلن رئيس وزراء مستعمرة الكاب فى أول اجتماع لمؤتمر المستعمرات : « أن حكومة الكاب ليس لها مصلحة على أية حال فى ابقاء قناة السويس مفتوحة » (١٧٨) .

الشرق الأقصى والاقيانوسية :

كذلك امتد أثر قناة السويس للشرق الأقصى ، الذى كان خلال القرن التاسع عشر مسرحا للصراع الاستعماري فى ثلاث دوائر هى :

١ - الهند الصينية بما فيها الملايو .

٢ - الصين ولاشيا وسواحلها .

٣ - جزر الاقيانوسية المتناثرة .

فقد سهلت قناة السويس للدول الأوروبية التى لها مستعمرات فى هذه المناطق وجعلتها أكثر قربا ، فتخلت أساطيل هذه الدول عن استخدام طريق رأس الرجاء الصالح ، وعمدت الى عبور قناة السويس ، وأصبح الطريق البحرى الجديد يمر عبر محطات للتزود بالوقود ومراكز لاصلاح وصيانة السفن فى جبل طارق ومالطة وبورسعيد والسويس وعدن وسنغافورة . وأصبحت قناة السويس

Farnie., op. cit., P. 334.

(١٧٧)

Ibid.

(١٧٨)

طريق الجنود تلبية لحركة المد الاستعماري للشرق الأقصى في الربع الاخير من القرن التاسع عشر .

ونشرت صحيفة شركة قناة السويس أرقاما بالقوات العسكرية وكذلك السفن الحربية التي عبرت قناة السويس . وامتدت المصالح البريطانية التجارية وبالتالي الاستعمارية الى الصين والشرق الأقصى وتطورت مصالحها التجارية مع الصين واليابان . ولقد خلق التطور الصناعي السريع لبريطانيا حاجة ملحة لمجالات من التوسع التجاري ، وأصبحت هدفا دوليا للسياسة البريطانية لتأمين الأسواق في هذا العالم الذي يستطيع استيعاب كمية كبيرة من التجارة عن أية منطقة أخرى . وكانت الصين دائما في نظر بريطانيا هي « ثروة تجارية أسطورية » تفتح مجالات لا حصر لها ، وآمالا غير محدودة لدولة صناعية كبرى مثل إنجلترا . وكان العمل الرئيسي أمام الدبلوماسية البريطانية خلال الجزء الأكبر من هذه الفترة (١٨٧٤ - ١٨٩٤) هو فتح أسواق الصين للتجارة البريطانية (١٧٩) . وكانت سياسة بريطانيا تجاه الشرق الأقصى هي سياسة الباب المفتوح ، وهي تعني فتح قنوات للتجارة بالقوة والبقاء على الصين كمجال نفوذ للجميع (١٨٠) .

وظلت بريطانيا تسيطر على الطرق المؤدية للشرق : طريق قناة السويس ، وطريق رأس الرجاء الصالح وطريق سكة حديد : كندا - الباسيفيكي The Canadian Pacific Railway . وقد ربط هذا الخط موانئ الباسيفيك الأكثر قربا من الصين بموانئ الاطلنطي القريبة من أوروبا . وكطريق امبريالي رئيسي ، أصبح خط حديد : « كندا - الباسيفيك C.P.R. » ضروريا كامتداد للخطوط البحرية أكثر منه خط أو « وصلة » مستقلة بذاتها . وبالنسبة له كطريق تجاري لا يمكن له منافسة الطريق البحري المستمر مثل قناة السويس وطريق الكاب ، فيما عدا نقل الأشياء الثمينة المرتفعة

Hubbard, G.E., British far Eastern Policy., New York (١٧٩)

1948. P. 7.

Ibid.

(١٨٠)

الثلث مثل : الشاي والحرير التي تستطيع تحمل أسعار الشحن المرتفعة . وبالنسبة للمسافرين يمكن أن يستخدم فقط كخط موسمي . فهو غير محتمل شتاء ، مثلما هو طريق البحر الأحمر صيفا . وبعد تحويل بريد شنغهاي واليابان صوب خط C.P.R. ، أنهت شركة P & O في عام ١٨٩٤ الخدمة المباشرة من لندن الى الشرق الأقصى ، التي بدأت عام ١٨٨٠ ، وقوى من ذلك منافسة خط الباسفيكي C.P.R. وإنشاء خط حديد سيبيريا ، وذلك للاسراع بنقل بريدها الى شنغهاي . ففي الفترة ما بين (١٨٨٩ - ١٨٩٣) ازدادت سرعة نقل البريد فيما بين لندن وملبورن بمعدل ٩٪ الى ٢٢ يوما وتسبع ساعات . وبريد لندن - بمباي بنسبة ١٥٪ الى ١٤ يوما ، ولكن بريد لندن - شنغهاي بنسبة ٢٢ر٦٪ من (٢٧¼ يوم الى ٢٩ يوما) . وشاركت شركة P & O في نقل الجنود للهند (١٨٨١) .

وكانت هناك مراكز وموانئ رئيسية لبريطانيا في الشرق الأقصى تمثلت في الموانئ الثلاثة المهمة : سنغافورة وكولومبو وهونج كونج ، قوت الخط البريطاني الحصين الذي يربطه مع جبل طارق ومالطة وعدن الطريق الرئيسي للمحيط العظيم من أوروبا الى الصين واليابان ، فمسافة ١٠ر٠٠٠ ميل من المياه التي تفصل إنجلترا عن الصين ، لا يمكن لأحد أن ينكر حقيقة مهمة وهي أن أية سفينة من أي جنسية تقوم برحلة مباشرة من أوروبا الى الصين أو اليابان لابد وأن تستخدم الموانئ البريطانية . وإذا حدث ونشبت حرب وأغلقت كل موانئ المستعمرات البريطانية في وجه سفن الأعداء ، فإن التجارة مع الشرق الأقصى عن طريق قناة السويس ستصبح مستحيلة بالنسبة لسفن أعداء بريطانيا (١٨٢) .

فسنغافورة هي سوق الأرخبيل Archipelago ومركز تجارة الملايو وسيام والهند الصينية الفرنسية وبورنيو وسرواك والفلبين الى حد

Farnie, op. cit., P. 451.

(١٨١)

Sir Frank Swettenham, The straits settelements and (١٨٢)

beyond., The Empire and Century, op. cit., P. 831.

ما . وفوق كل ذلك فهي مركز رئيسي للتموين بالفحم ونقطة مرور .
وبعد فتح قناة السويس تطورت سنغافورة تطورا عظيما واستفادت
كثيرا من تجارة الغرب المتجهة للصين واليابان .

قناة السويس وجزر ابريد الجديدة : New Hebrides

وهي مجموعة جزر تقع على بعد حوالي ألف ميل من سواحل
استراليا ونيوزيلاند وحوالي ثلث هذه المسافة من كاليدونيا
الجديدة (١٨٢) . وأسس بعض الفرنسيين « الشركة الكاليدونية
لابريد الجديدة :

«La Compagnie Cale'donienne des Nouvelles Hebrides»

لشراء الأراضي الزراعية في مختلف جزر ابريد الجديدة . وقد
وجه درمندوولف سؤالا في مجلس العموم البريطاني - في ٩ يوليو
١٨٨٣ - عن حقيقة ما أشيع من أن فرنسا قد ضمت اليها جزر
ابريد الجديدة، ونفى لورد آدموند فتمزوريس Edmond
Fitgmaurice» هذه الشائعة . وكانت الحكومة الفرنسية قد
استفسرت عن المعاملة السيئة التي تعرض لها المستوطنون
الفرنسيون من جانب المستوطنين الانجليز باستراليا . ولجأت
فرنسا للطريق الدبلوماسي لضم ابريد الجديدة اليها ، فانتهزت
فرصة مؤتمر برلين الافريقي (١٥ نوفمبر ١٨٨٤ - ٢٦ فبراير
١٨٨٥) وطلبت موافقة بريطانيا على ضم ابريد الجديدة مقابل
استرضاء بريطانيا في جهات أخرى . . وتمسكت بريطانيا باتفاق
١٨٧٨ واعتبرته نافذ المفعول وهو القاضي باحترام كل من فرنسا
وانجلترا استقلال ابريد الجديدة (١٨٤) . . وهو ما أسمته اتفاقية
« انكار الذات » حيث منعت كلتا الدولتين من ضم هذه الجزر (١٨٥) .

Cecil, Life of Salisbury. T. 4. P. 32.

(١٨٣)

(١٨٤) عبد العزيز الشناوي ، الدبلوماسية الفرنسية تربط بين مسألتى

قناة السويس وابريد الجديدة . مستخرج من حوليات مجلة كلية الآداب جامعة

القاهرة . المجلد ٢٢ العدد الاول سنة ١٩٦٠ ص ٣٩ - ٤٥ .

Cecil, op. cit., P. 32.

(١٨٥)

واحتلت فرنسا في يونيو ١٨٨٦ أرخبيل أيريد الجديدة ، وأنشأت مراكز ومحطات بحرية وأقامت عددا من الأكشاك الخشبية لاقامة القوات المسلحة . واحتجت الخارجية البريطانية على ذلك العمل ، وبرت الحكومة الفرنسية عملها هذا بحجة الدفاع عن المستوطنين الفرنسيين ، وأنه إجراء مؤقت ، وأنها ستجلو عندما يعود الأمن والنظام الى أيريد الجديدة . وكان قيام فرنسا باحتلال هذه الجزر ردا على احتلال إنجلترا جزر فيجي Fidjis عام ١٨٧٤ (١٨٦) .

وازداد الغضب في استراليا ونيوزيلاند لاستمرار احتلال فرنسا جزر أيريد الجديدة ، وأثار ذلك مناقشات حامية في مجلس العموم البريطاني (١٨٧) . وقد احتج لورد سولسبرى ومن بعده لورد ايديسلى Iddesleigh على هذا الاجراء . واعترفت فرنسا بعدم شرعية هذا الاجراء ورغم هذا الاجراء ورغم ذلك لم تسحب جنودها الذين تحدثوا صراحة عن احتلال دائم (١٨٨) . وقد واصل سولسبرى احتجاجاته ولكن حكومة باريس ظلت تعارض ، وبلغ الغضب ذروته في استراليا في ربيع هذا العام ١٨٨٦ (١٨٩) ، وكان ذلك هو عام اليوبيل الفضى للملكة فكتوريا ، وكان عاما مشهودا في تاريخ الامبراطورية لأنه شهد اول مؤتمر امبريالى . ودرس المؤتمر امكانية المستعمرات الذاتية التي يمكن المساهمة بها بالرجال والسفن للدفاع الامبريالى .

واجتمعت اللجنة في لندن ، وعبر المجتمعون عن الموضوعات التي تهمهم ، ومن بين تلك الموضوعات ، موضوع الاحتلال الفرنسي لجزر أيريد الجديدة ، وكان هناك هجوم عنيف على تراخي دوائر داوننج ستريت « Downing Street Slackness » .

(١٨٦) عبد العزيز الشناوي ، أيريد الجديدة ص ٤٨ ، ٥٠ .

Cecil, op. cit., P. 51.

(١٨٧)

Ibid. P. 33.

(١٨٨)

Ibid.

(١٨٩)

ودار نقاش مع رئيس الوزراء من خلال وزارة المستعمرات كوسيط . واقترح لورد سولسبرى أن تستخدم قناة السويس كوسيلة مضادة في المفاوضات (١٩٠) . وتباطأت فرنسا في الجلاء عن الجزيرة . وتمت مقابلة في ١٩ مارس ١٨٨٧ بين لورد سولسبرى رئيس الوزارة - ويصاحبه وزير الخارجية ، وبين وادنجتون السفير الفرنسي ، حيث صرح الأول للثاني بأن الرأي العام في بريطانيا قلق بخصوص موضوع ابريد الجديدة ، ويبغى تسوية المسألة ، مفاجاه السفير برأى الحكومة الفرنسية ، وهوانها ترى ربط مسألة قناة السويس بمسألة ابريد الجديدة ، وذلك بأن تسير المفاوضات الخاصة بعقد معاهدة قناة السويس في نفس الوقت وجنبا الى جنب مع المحادثات الخاصة بتسوية مسألة ابريد Pair Passu الجديدة (١٩١) .

وقد تم ذلك الأمر في الوقت الذي كان فيه سولسبرى مشغولا بعقد سلسلة من الاتفاقات عرفت باسم اتفاقات حوض البحر المتوسط لتأمين مركز السياسة البريطانية في هذا الحوض (١٩٢) .

وربطت فرنسا مسألة قناة السويس مع ابريد الجديدة في ٨ أغسطس ١٨٨٧ وتبعته اتفاقات متتالية مع بريطانيا عن قناة السويس في ٢٤ أكتوبر ١٨٨٨ وعن الحكم المشترك لابريد الجديدة في ١٦ نوفمبر ١٨٨٧ ونظرت الى الاتفاقية كتكملة لمقاومة اتفاقية وولف وكخطوة للتخلص من انجلترا بجعل مصر محايدة . ولكن بريطانيا على أية حال قد تحولت عن فرنسا بدخولها في اتفاقيات حوض البحر المتوسط ١٢ ديسمبر ١٨٨٧ مع النمسا وإيطاليا والامانة وبذلك حفظت مصالحها في مصر وأمنها السياسي في حوض البحر المتوسط بين جبل طارق والمضايق والقناة (١٩٣) .

(١٩٠) «Lord Salisbury had suggested utilizing the Suez

Canal question as a counter in the negotiations». Ibid.

(١٩١) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٥٥ .

(١٩٢) راجع الفصل الرابع من اتفاقات حوض البحر المتوسط .

Farnie, op. cit., P.P. 336 — 7.

(١٩٣)

ويؤكد الأستاذ الدكتور الشنأوى براعة الدبلوماسية الفرنسية في الربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة وتيقنلها حتى لا تفاجئها الحوادث بعد التطور الذى حدث فى العلاقات الدولية بين تركيا وبريطانيا على عهد وزارة سولسبرى الأولى من ناحية وبين فرنسا والمانيا ١٨٨٧ من ناحية ثانية . وكانت فى آخر مراحلها مفاوضات اتفاقية الجلاء عن مصر التى تولاهما درمندوولف (١٩٤) وكان سولسبرى نفسه قد وافق على فكرة الربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة وسرعة التوصل الى تسوية مرضية للطرفين (١٩٥) وخشى سولسبرى أن تثار المسألة المصرية برمتها ، ويجرى الحديث فى تسوية المسألتين :

« ابريد الجديدة وقناة السويس » قبل اجتماع البرلمان فى نهاية الشهر ، ورغب سولسبرى فى ذلك (١٩٦) ويبدو أن فرنسا سببت لسولسبرى مضايقات تبدو من خطابه الذى بعث به الى لورد ليونز فى ٥ فبراير ١٨٨٧ موضحا له العداءات والمشاكل التى تثيرها فرنسا فى معظم أرجاء المعمورة . ففى نيوفوندلاند أصرت فرنسا على التمسك بأوامرها التى أصدرتها ، والتى لو نفذت تماما لأدت الى نشوب معارك حربية بين الأسطولين الفرنسى والانجليزى وفى ابريد الجديدة وعودها المتكررة والحاكمة التى لم تنفذها . وفى مصر أخذت تقاوم التغيير الانثروبولوجى وفى مراكش كانت فرنسا مشغولة بالاستيلاء على الاراضى بالتقسيم مهددة بالوصول الى طنجة فى اقرب وقت . ويؤكد سولسبرى رسالته : « ورغم ذلك تثير فرنسا لنا الصعاب ، وعلى ذلك يكون من الصعب على المرء الا يتمنى قيام حرب المانية - فرنسية أخرى لوضسع حد

(١٩٤) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٥٦ .

«There seems a fair prospect of bringing them (١٩٥)

Suez Canal and New Hebrides Negotiations to a speedy and satisfactory». Cecil. op. cit., P. 53.

Ibid.

(١٩٦)

لمضائق فرنسا المستمرة « (١٩٧) وأرادت بريطانيا في اتفاقية الجلاء ١٨٨٧ ضرب المشروع الخاص بقناة السويس والذي وضعته لجنة باريس الدولية فأفردت في هذه الاتفاقية مادة تنظم حرية مرور السفن في قناة السويس تقوم في جوهرها على أساس منشور جرانفيل ١٨٨٣ ، ورات فرنسا أن الجهود الدبلوماسية المضنية التي بذلتها طوال السنوات السابقة سوف تضيع هباء ، وأن بريطانيا مصممة على أن تفرض على الدول آراءها لتسوية مسألة قناة السويس . وخاضت فرنسا معركة دبلوماسية في جبهتين : في الاسـتانة لضرب اتفاقية الجلاء جملة وتفصيلا ، وفي لندن للربط بين مسألتى قناة السويس وأبريد الجديدة (١٩٨) . وأرادت فرنسا تحويل مسألة قناة السويس عن الطريق الذي رسمته بريطانيا في اتفاقية الجلاء ، وإعادة هذه المسألة الى الطريق الذي كانت قد رسمته لها فرنسا وهو الطريق الجماعي الاوربي . ولما فشلت اتفاقية الجلاء أوضح سولسبرى — ردا على استفسار روزبرى حول موضوع احتلال فرنسا لأبريد الجديدة ، أنه من الانصاف للحكومة الفرنسية أنها قد أبدت رغبتها في أن تسير محادثات مسألة أبريد جنبا الى جنب مع مفاوضات قناة السويس ، وهى المفاوضات التى بلغت مرحلة من التقدم . وأضاف سولسبرى أنه ليس للحكومة البريطانية اعتراض على هذه الرغبة ولكن يكون لزاما عليها الاعتراض عليها اذا نجم عن مفاوضات قناة السويس أى تأخير فى تسوية مسألة أبريد الجديدة (١٩٩) . وأبدى أحد النواب فى مجلس العموم البريطانى بريس Bryce تخوفه من أن يمتد ربط مسألتى قناة السويس وأبريد . بحيث يشمل المسألة المصرية برمتها ، وقد يستغرق ذلك وقتا طويلا . وطلب من الحكومة الضغط على الحكومة الفرنسية للوصول الى تسوية سريعة ومنفصلة لأبريد الجديدة .

Clell, op. cit., P.P. 28 — 30.

(١٩٧)

(١٩٨) عبد العزيز الشناوى ، أبريد الجديدة ص ٥٧ ، ٥٨ ، ٦٠ .

(١٩٩) عبد العزيز الشناوى ، أبريد الجديدة ص ٦٣ ، ٦٤ .

وأكدت الحكومة أن فرنسا لم تربط مسألة إبريد الجديدة بالمسألة المصرية وإنما فقط بمسألة قناة السويس . بينما طالب الفرنسيون المقيمون في مصر بجلاء بريطانيا عن مصر في مقابل جلاء فرنسا عن إبريد الجديدة ، بل طالبوا بأن يكون الانسحاب البريطاني من مصر سابقا لانسحاب الفرنسيين من إبريد الجديدة ، أي أنهم ربطوا بين المسألة المصرية برمتها وبين إبريد الجديدة . وهاجمت صحيفة « البسفوراجيبيسيان » في مقالاتها موقف بريطانيا من إبريد الجديدة وقد نجح هذا الأسلوب الفرنسي في الربط بين مسألتى قناة السويس وإبريد الجديدة في حمل الحكومة البريطانية على الإسراع بتسوية مسألة قناة السويس .

فقدت الحكومة البريطانية في ٢٣ سبتمبر ١٨٨٧ إلى الحكومة الفرنسية مشروعا لاتفاقية تنظم حرية المرور في قناة السويس ، وطلبت الوقوف على رأيها فيها ، وكان هذا المشروع خطوة نحو التقريب بين وجهات النظر الفرنسية والبريطانية حول المسائل التي كانت مثار خلاف بينهما . إلا أن الحكومة الفرنسية رفضت هذا المشروع ، وسافر سولسبرى إلى باريس في أكتوبر ١٨٨٧ ودارت محادثات مع فلورنس Flournes (وزير خارجية فرنسا) أسفرت عن اتفاق الحكومتين على مشروع للمعاهدة السويسرية في المسائل التي كانت مثار نزاع بينهما وغدا الأساس الذي صنعت على نسقه اتفاقية الاستانة ٢٦ أكتوبر ١٨٨٨ (٢٠٠) . وقد أوضح سولسبرى في رسالته إلى جوش Goshen عن نتيجة محادثاته بخصوص مسألتى : إبريد الجديدة وقناة السويس بأنه قد تم التوصل إلى نصوص للاتفاق وذلك قبل عقد مجلس النواب الفرنسي . وأكد سولسبرى في رسالته أنه يعتقد بأن بنود اتفاقية قناة السويس معقولة ، وأما بالنسبة لإبريد الجديدة فقد تعهدت فرنسا بالجلاء خلال أربعة أشهر بعد توقيع الاتفاقيتين كما تعهد الفرنسيون بعدم ضم جزر إبريد الجديدة ، وكانت المعاملة بالمثل حيث تعهد الإنجليز

(٢٠٠) المرجع السابق ص ٦٥ ، ٦٦ ، ٦٨ ، ٦٩ .

بنفس الشيء (٢٠١) . وعلى أية حال فقد كان الربط بين مسألتى قناة السويس وابريد الجديدة قد عجل بتسوية المسألتين فى وقت متقارب . وكان لفرنسا مصلحة فى ابرام اتفاقية القناة اعتقادا منها بأنها خطوة نحو جلاء انجلترا عن مصر ، ولبريطانيا مصلحة فى انسحاب فرنسا من جزر ابريد الجديدة لتقضى على الاخطار التى تصورها غلاة المستعمرين البريطانيين تهدد الممتلكات البريطانية فى الأقيانوسه اذا نجحت فرنسا فى توطيد اقدامها فى هذه الجزر . وهذا الربط أيضا هو الذى حمل الحكومة البريطانية على نبذ سياسة التسوييف والمماطلة فى تسوية مسألة قناة السويس بعد اجتماعات لجنة باريس الدولية ، الا أن مناقشات هذه اللجنة قد تركت أثرا سيئا فى دوائر لندن بعد أن نجحت فرنسا فى ايجاد كتل دولى ضدها داخل اللجنة . ونتيجة لهذا الربط انتقلت محادثات قناة السويس من مرحلة الركود الى مرحلة جديدة ذات طابع دولى عاجل يقوم سولسبرى نفسه ببحثها مع فلورنس وزير خارجية فرنسا بباريس . وتم التوقيع بين فرنسا وانجلترا فى ١٦ نوفمبر ١٨٨٧ على اتفاقية جلاء فرنسا عن جزر ابريد الجديدة خلال أربعة أشهر من تاريخ التوقيع عليها ، فى مقابل موافقة بريطانيا على أن تعلن فرنسا حمايتها على جزر «تحت الريح» (٢٠٢) وانسحبت فرنسا من جزر ابريد الجديدة فى فبراير ١٨٨٨ (٢٠٣) ، ونصت الاتفاقية على انشاء لجنة بحرية تتكون من ضباط بحريين فرنسيين وانجليز يتولون أعمال الشرطة فى جزر ابريد الجديدة لحماية المستوطنين الفرنسيين والبريطانيين من حوادث الاعتداء التى يتعرضون لها من السكان الأصليين . وأثبتت الدبلوماسية البريطانية تفوقها على الدبلوماسية الفرنسية . فمعاهدة قناة السويس كانت أمام التحفظ البريطانى غير نافذة المفعول ، أما

Salsbury to Gochen, 14-10-1887, Cecil, op. cit., (٢٠١)

P.P. 53 — 54.

(٢٠٢) عبد العزيز الشناوى ، ابريد الجديدة ص ٧٢ — ٧٣ .

Cecil, op. cit. P. 92. Vol. 4. (٢٠٣)

اتفاقية أبريد فقد حققت فيها الدبلوماسية البريطانية نصرا حقيقيا لأنها استطاعت أن تتسلل الى هذه الجزر تحت ستار اللجنة البحرية المختلطة ، وأن تقف مع فرنسا على قدم المساواة في كل حق ادعته الأخيرة في هذا الأرخبيل (٢٠٤) . وفي اتفاق ١٩٠٤ تضمن نصا خاصا بأبريد الجديدة تعلن فيه عزمها على عدم ادخال أى تعديل على المركز السياسى الراهن وقتذاك لهذه الجزر . كما اتفقت الحكومتان في هذا التصريح على ضرورة وضع اتفاق لاحق يتضمن تشريعا يخضع له السكان الأصليون في هذه الجزر . وتعيين لجنة فرنسية بريطانية للفصل في الدعاوى الخاصة بالأموال الثابتة من عقارات وغيرها والتي يملكها رعايا كل من الدولتين في هذه الجزر على أن تقوم الحكومتان بتحديد اختصاصات هذه اللجنة ووضع لائحتها التنفيذية . وكان الوفاق الودى ١٩٠٤ هو آخر مظاهر للربط بين مسألتى قناة السويس وأبريد الجديدة (٢٠٥) .

المانيا والشرق الأقصى :

كذلك ارتفعت حركة الملاحة في قناة السويس بدخول ألمانيا مضمار الاستغلال الاقتصادى لآسيا . فقد ذكر بسمارك أن لألمانيا في مياه الشرق تجارة متنوعة ، واهتمت ألمانيا بزيادة نفوذ خطوطها الملاحية صوب الشرق . وأكد بسمارك أن السفن هي وسيلة الملاحة ، لذلك اقترح بسمارك زيادة المعونة المالية البحرية بتوزيع مبلغ سنوى خلال خمسة عشر عاما وتراوح المبلغ بين ٤٠ و ٦٣ مليون مارك و ٦٣ مليون مارك للخطوط الملاحية التجارية المختلفة التى تعمل في الملاحة على الشواطىء الأفريقية من الكاب الى زنجبار وخطين آخرين يربطان وسط أوربا بشمالها وجنوبها عن طريق هامبورج وتريستا بخط مباشر مع الهند البريطانية واليابان وأستراليا (٢٠٦) .

١٢٠٤١ عدد العزير الشناوى ، أبريد الجديدة ص ٧٣ .

(٢٠٥) المرجع السابق .

Bullétin Décadaire, No. 479, 12-4-1885. P. 315.

(٢٠٦)

وقد علم بسمارك أن التجارة الأوربية تمر بفترة تحول كبيرة وأن هذا التحول جدير بالتقدير ، فكل يوم تقدم خدمات ومزايا عظيمة للملاحة التجارية عن طريق قناة السويس ، وهو يدرك أيضا أن كل المشاريع الضخمة الحديثة مثل التلغراف والسكك الحديدية والقنوات الملاحية والسفن التجارية السريعة كلها عملت فى تناسق واتحاد من أجل تركيز التجارة فى اتجاه الطرق المختصرة القصيرة والمباشرة فى اتجاهها ، وفى ذلك الوقت تجنب الجميع المنعطفات détours وكل ما يتسبب فى التأخير تطبيفا للمثل الانجليزى « الوقت من ذهب » . وطبق ذلك على كافة المعاملات التجارية لأن اختصار الوقت هو اختصار للنفقات ، وبالنسبة للتجارة فإن الاقتصاد فى المال معناه مكاسب كبيرة . وأكد بسمارك أنه فى ذلك الوقت (١٨٨٥) اتخذت نصف تجارة أوربا الخارجية مسارها على الخط الملاحى الكبير الى الشرق عبر البحر المتوسط والبحر الأحمر (٢٠٧) . واستفادت قناة السويس - على وجه الخصوص - بدخول المانيا مضمار الاستعمار السياسى والاقتصادى . واتجهت الخطوط الملاحية المنتظمة للاطلنطى لشركة North German Lloyd الى رحلة دائرية الى استراليا وأصبحت من أكبر السفن المستخدمة للقناة ، فالسفينة الألمانية Friedrich der Grosse عبرت القناة فى ديسمبر ١٨٩٦ وبلغت حمولتها ٧٨٥ ر ١٠ طنا وهى أكبر حمولة فى تاريخ القناة وبلغ غاطسها ضعف أكبر سفينة عبرت القناة من قبل . وقد شجع عبور مثل هذه السفينة الضخمة لشركة اللويدز أن تسال شركة قناة السويس لاتخاذ خطوات عاجلة لتعميق المجرى الملاحى للقناة . وعلى هذا بدأ عهد جديد من « الضغط التكنولوجى » Technical Pressure على الشركة لكى تتواءم قناة السويس مع الاحجام الكبيرة المتزايدة للسفن . ورحبت شركة قناة السويس بطبيعة الحال بهذا العمل المهم فقد دفعت رسوم مرور بالقناة مقدارها ٢٨٨٠ جنيها استرلينيا ، وهو أول مبلغ ضخم تدفعه سفينة

لشركة قناة السويس (٢٠٨) . وأكد بسمارك أن السفينة وسيلة النقل البحري يمكنها اختيار الطريق المختصر لتحقيق سرعة الوصول كما أنه يمكن الربط بين السفن والخطوط الحديدية لأن كليهما متممة للآخرى لتحقيق وصول البضاعة الى أسواق الاستهلاك بأوروبا الوسطى وذلك دون مرور المواد الأولية لآسيا الشرقية وأستراليا والمحيط بالمستودعات الانجليزية القديمة (٢٠٩) . وكان تطور شبكة الخطوط الحديدية الألمانية والنمساوية في اتجاه البندقية وتريستا وسالونيك من أجل استكمال النمو الضروري والمهم للملاحة التجارية على الخط الملاحى الرئيسى الذى يسلك طريق البحر المتوسط ، وعلى مدى قرن بتطور بناء السفن واستخدام البخار والكهرباء حدث تطور هائل فى النقل البحرى والتجارة العالمية . ولهذا فإن حرير الصين واليابان أصبح يذهب مباشرة لمرسيليا على سفن شركة المساجيرى ماريتيم وشركة P & O واتجه القطن الهندى الى طريق قناة السويس بدلا من الكاب - كما رأينا - حيث يتم توزيعه فوراً الى برشلونه ومرسيليا وجنوا ونابولى والبندقية وتريستا وبيريه وحتى أوديسا (٢١٠) .

Farnie., op. cit., P.P. 456 — 7.

(٢٠٨)

Bullétin Décadaire., No. 479., 12-4-1885. P. 815.

(٢٠٩)

Ibid.

(٢١٠)

قناة السويس طريق الاساطيل الحربية

ابان الثورات والصراعات المسلحة

لقد اتخذت اساطيل الدول البحرية مسارها عبر قناة السويس ابان الصراعات المسلحة فيما بينها وايضا لاكماد الثورات التي قامت فى الشرق . ونذكر من هذه الحروب وتلك الصراعات المسلحة :

١ - الحرب الصينية اليابانية وقناة السويس (١٨٩٤ - ١٨٩٥) :

بدأ عهد جديد للتنافس من أجل الامبراطورية فى آسيا عندما نشبت الحرب الصينية - اليابانية وكان لنجاح اليابان وبالأخص باستيلائها على ميناء بورت آرثر أثره فى ازعاج الروسيا ، فأرسلت ثلاثة زوارق طوربيد سريعة للشرق عبر قناة السويس فسمحت لها شركة قناة السويس بالعبور الى السويس فى ٢٤ ديسمبر ١٨٩٤ خلال ٨ ١/٢ ساعة وهو أسرع عبور تم فى تاريخ قناة السويس .

وإدى انتصار اليابان الى اقتباسها لتكنولوجيا الغرب ، وسلحت فلاحيتها للدفاع الذاتى ضد القوة البحرية للغرب . ونظر

الأوربيون إلى الصين بعد هزيمتها إلى أنها سوق ضرورية وأرض لأربعمائة مليون عميل . وأدى انتصار اليابان إلى توقيع الأدميرالية عقدا لبناء مدمرات من الطراز الأول ذات غاطس محدود حتى يمكنها من عبور قناة السويس . كما أدت الحرب الصينية اليابانية إلى التوسع الاقتصادي لليابان التي فرضت تعويضا قدره ٥٠٪ أكثر من تكاليف الحرب ، وبذلك مولت صناعتها للجيل التالي . ومولت صناعة بناء السفن فيها اعتبارا من عام ١٨٩٦ عن طريق القروض الضخمة بفوائد بسيطة ، كما أعانت ملاحتها المحيطية بالمساعدات المالية فقد تم إنشاء خط ملاحى « نيبون يوشن كاشا » فى عام ١٨٨٥ وتطور هذا الخط فى النمو . وأصبحت اليابان أعظم سوق أجنبية للقطن الهندى وحلت بذلك محل ألمانيا . ثم بدأ الخط الملاحى يتجه إلى مسافات بعيدة صوب ثلاثة محاور : أستراليا وأوروبا وسياتل Seattle (٢١١) . وكان لخدماتها المنتظمة من يوكوهاما إلى لندن وانتورب عبر قناة السويس أثرها فى إجبار شركة P & O لافتتاح خدمات وسيطة ١٨٩٦ من لندن إلى اليابان . وازدادت السفن اليابانية العابرة لقناة السويس من ١/٣ من اجمالى حمولة القناة فى عام ١٨٩٦ إلى ١/٣ فى عام ١٨٩٧ وإلى ٢/٨ فى عام ١٨٩٨ . وأصبحت اليابان فى عام ١٨٩٨ السابعة فى ترتيب الدول المستخدمة لقناة السويس بدلا من الدولة الحادية عشرة فى عام ١٨٩٦ ، وبذلك فاقت حمولات سفنها العابرة للقناة حمولة روسيا والنرويج والدانمارك وإيطاليا وأسبانيا (٢١٢) . وبلغ الخط الملاحى اليابانى « نيبون يوشن كاشا » فى عام ١٨٩٩ العميل الثالث عشر لقناة السويس والذى يلى مباشرة الخط الملاحى لشركة « شل » وكانت الاعانات التى تقدمها اليابان للسفن البريدية التابعة لها تمثل أكبر نسبة مارة فى القناة فيما عدا أسبانيا ، وهكذا أصبحت قناة السويس فى دائرة استخدام مستمر بشركات وخطوط ملاحية أسيوية مثلما استخدمت لمرور الجنود اليابانيين اعتبارا من عام

(٢١١) تقع سياتل على الساحل الغربى للولايات المتحدة الأمريكية .

Farnie., op. cit., P. 452 — 3.

(٢١٢)

١٨٩١ ، وبالمدمرات اليابانية اعتباراً من ١٨٩٧ . والخُط الملاحى الصينى لعام ١٨٨١ يختلف عن خط الملاحة اليابانى « نيبون يوشن كاشا » الذى عمل بالتعاون مع التجار الأوربيين وبالأخص مع شركة صامويل التى أمدت اليابان بمعظم طلبات الحكومة اليابانية ابان الحرب . وعلى هذا فتح الاتفاق اليابانى - الانجليزى احتمالات التعاون السياسى رداً على التعاون الروسى - الصينى الذى نشأ عام ١٨٩٦ (٢١٣) .

وقد أدت هزيمة الصين الى ظهور موجة جديدة من اعتداء الدول الكبرى عليها، وكان علامة بارزة على التوسع التجارى وازدياد نشاط وحركة السفن صوب الشرق الأقصى وبدأت اليابان فى بناء أسطول كبير جعل المحيط الهادى بؤرة تجمع العواصف وكانت معركة الحصول على امتيازات لتطوير موارد الصين قد شجعت سوندرلاند - مدير الخط الملاحى P & O لكى يأمل أن تحطم الصين احتكار الهند بتنمية زراعة الحبوب الزيتية والذيلة والجوت ، وايضا جعلت شارل رو يأمل أن تجعل الصين لقناة السويس مستقبلاً عظيماً .

وفى الفترة فيما بين (١٨٩٤ - ١٨٩٨) ارتفعت حركة الملاحة بالقناة مع الصين واليابان بنسبة ٤٢٪ وارتفع نصيبها من اجمالى حمولة القناة من ١٦٪ الى ٢٠٪ (٢١٤) .

٢ - الحرب الايطالية - الحبشية ١٨٩٤ - ١٨٩٦ :

ولم يحدث أية اعاقاة او تهديد للملاحة فى قناة السويس ابان الحرب : الحبشية - الايطالية فى (١٨٩٤ - ١٨٩٦) فلم تكن بريطانيا والدول الأخرى لتهم بطريقة مباشرة بهذا الصراع (٢١٥) .

Ibid.

(٢١٣)

Ibid. P. 456.

(٢١٤)

Yves van der Mansbrucher, les Garanties de la liberté

(٢١٥)

de Suez, Paris. 1964. P. 51.

٣ - الحرب الأسبانية الأمريكية ١٨٩٨ وقناة السويس :

جذبت قناة السويس أيضا الولايات المتحدة الأمريكية نتيجة صراعها البحري مع أسبانيا عام ١٨٩٨ ، ودخلت الولايات المتحدة الحرب مع أسبانيا في أبريل ١٨٩٨ ، وكانت الولايات المتحدة قد سیرت خطوطا ملاحية مباشرة تربطها بالكاب في عام ١٨٩٣ وكلكتا اعتبارا من ١٨٩٧ وإلى الشرق الأقصى في عام ١٨٩٨ عبر قناة السويس وكانت أسبانيا هي أقدم دولة استعمارية في أوربا قد منعتها بريطانيا بشكل عملي - إبان الحرب - من استخدام قناة السويس ، في الوقت الذي سمحت فيه بريطانيا للادميرال ديوي قبل نشوب الحرب بين البلدين باستخدام هونج كونج كقاعدة أمريكية وان يشتري بعض ناقلات الفحم البريطانية والسفن البخارية والفحم . وكان التعاطف الانجليزى ازاء الولايات المتحدة واضحا في سياسة سولسبرى . وتركزت جهود الولايات المتحدة الرئيسية في حربها ضد كوبا حيث تم حصار أسطول سيرفيرا في سنتياجو ، وحصار مدخل الميناء ، وبعد أن تحركت وحدات الاسطول الأمريكى من فلوريدا صوب كوبا في ١٢ يونية أمرت الحكومة الأسبانية وحدات أسطولها الاحتياطى بالتوجه الى مانىلا عبر قناة السويس في ١٥ يونية وأعلنت الولايات المتحدة أن بعض وحدات الاسطول الأمريكى السريعة ستعبر الاطلنطى وتضرب موانئ أسبانيا بالبحر المتوسط اذا عبرت عمارة أسبانية قناة السويس . وأرسلت الولايات المتحدة بتعليماتها الى هاى - سفيرها بلندن - بسؤال سولسبرى في ٢٥ يونية عن امكانية مرور سفن حربية أمريكية قناة السويس ، وهى دولة غير موقعة على اتفاقية الاسستانة ١٨٨٨ (٢١٦) .

ولم تكن اتفاقية ١٨٨٨ نافذة المفعول في ذلك الوقت ، فالمادة الاولى منها تعبر عن رغبة الدول في أن تكون القناة دائما حرة ومفتوحة في كل الأوقات (السلم والحرب) لكل الدول وهى

السفن الحربية والتجارية على السواء دون النظر للعلم الذى تحمله . وقد أثار هذا المركز الشكوك وعدم ثقة وزارة الخارجية الأمريكية ، وتساءلت هل سترسل انجلترا تحذيرا مماثلا لذلك التحذير الذى وجهته الى كل من روسيا وتركيا ابان حرب ١٨٧٧ ؟ (٢١٧) ، أم هل ستمنع سفن الدول المتحاربة من المرور فى القناة ١٨٩٨ ؟ ودار سؤال حول موقف بريطانيا لا باعتبارها سيادة البحار ولكن باعتبارها القوة المسيطرة على مصر وعلى منطقة قناة السويس عسكريا ، وهذا معناه فى غياب « ميثاق عالمي » أن يكون قرار لندن هو النهائى واذا ما أثير هذا الموضوع على المستوى القانونى فإن احتلال بريطانيا للقناة وسيادتها عليها سيجعل المناقشة عندئذ عديمة الجدوى نظرا للأمر الواقع (٢١٨) .

وغادرت وحدات الاسطول الاسباني الاحتياطى قادش فى ١٦ يونية وعبرت جبل طارق ومالطة حيث وصلت الى بورسعيد فى ٢٦ يونية ، وعندئذ أعلنت وزارة البحرية الامريكية فى ٢٧ يونية أن وحدات الاسطول الامريكى غادرت البلاد متجهة الى السواحل الأسبانية لشن غارات عليها بأمل أن تقوم الحكومة الأسبانية باستدعاء كامارا - قائد الاسطول الأسباني - وأن تقوم شركة قناة السويس فى نفس الوقت بإعاقه مرور اسطول كامارا على أساس أنه سيعوق الملاحة فى القناة . وطلبت سلطات شركة قناة السويس من الاسطول الأسباني وضع مبلغ ٥٢٠٠٠ جنيه استرلينى نقدا ومقدما وبذلك عطلت كامارا فى بورسعيد (٢١٩) .

وعندما كانت الولايات المتحدة الامريكية وأسبانيا تتبادلان المذكرات بخصوص الأحداث فى كوبا أرسل وليام داي - وزير

(٢١٧) عن هذه الحرب وقناة السويس راجع للمؤلف ، الصراع الدولى

حول استغلال قناة السويس ص ٤٢٠ - ٤٢٧ .

Crabité, Pierre the spoliation of Suez. London.

(٢١٨)

1940. P.P. 280 — 231.

Farnie., op. cit., P. 459.

(٢١٩)

الدولة - في ١٢ مارس ١٨٩٨ - بتعليمات إلى القنصل الأمريكي العام بالقاهرة لكي يراقب بعناية تحركات الأسطول الأسباني الذي يعبر قناة السويس وقد أوضحت تلك التعليمات مدى اهتمام واشنطنون بمراقبة تحركات عدوها وأوضحت كل تلك الدلائل على أن الحرب بين الولايات المتحدة وأسبانيا كانت وشيكة الوقوع في أية لحظة . وأبحرت وحدات من الأسطول الأسباني بقيادة أدميرال سيرفيرا من خليج فردى في ٢٩ أبريل متجهة إلى جهة غير معلومة ، وساد الاعتقاد بأنها متجهة إلى الفلبين عبر قناة السويس . وأبرق القنصل الأمريكي العام في القاهرة في ٣ يونيو إلى واشنطنون بأن إحدى القطع الحربية الأسبانية عبرت قناة السويس في طريقها من برشلونة إلى الفلبين . ولم يصل رد على هذه الرسالة البرقية ، ويرى كرابيتيه أنه ربما اعتقدت الحكومة الأمريكية أنها ناقلة جنود ولا تحمل عسكريين ، وأنه ربما من غير المفيد إثارة المسألة قبل أن تصل السفينة للبحر الأحمر . كما يذكر كرابيتيه أنه بعد اطلاعه على الأرشيف الأمريكي بالقاهرة لم يجد شيئاً يلقي الضوء على المشكلة ، بينما عثر على برقية واردة من الحكومة الأمريكية تذكر أنه « في حالة وصول أي وحدات من الأسطول الأسباني لميناء بورسعيد حاول منعها من الحصول على الفحم أو أية أمدادات أخرى لرحلة هدفها العمليات الحربية في الشرق » (٢٢٠) .

علاوة على هذا فإن الحكومة المصرية ، بناء على طلب من قنصل الولايات المتحدة في بورسعيد ، في ٢٧ يونيو ، منعت تموين وحدات الأسطول الأسباني التي وصلت لبورسعيد ، بالفحم ، ومنعت موردى الفحم في بورسعيد من التعاقد أو الارتباط مع أحد المتحاربين حتى يتم التوصل إلى قرار في مسألة مبدأ عبورها (٢٢١) .

ولم تتجه الحكومة الأمريكية إلى مجلدات القانون والاتفاقيات الدبلوماسية ولكنها فضلت منع الأسبانيين من الحصول على الفحم

Crabité, Pierre, op. cit., P.P. 231 — 2.

(٢٢٠)

Farre, op. cit., P. 459.

(٢٢١)

والمؤن ، فعلى الرغم من غياب قنصل أمريكا العام عن مصر ابان
الازمة الا ان نائبه : ايثلبرت واتس قام على الفور بالعمل الفعلى
فقد توجه الى السوق المفتوحة واشترى كل كميات الفحم الموجودة
والتي يمكن الحصول عليها - ولم يكن البترول قد استخدم بعد فى
تنشير السفن - ثم اتجه واتس بعد ذلك الى السلطات المصرية لبحث
المسألة من شكلها القانونى وتناقش مع بطرس غالى باشا (رئيس
الوزارة) حول هذا الموضوع . وكان هدف الحكومة الأمريكية منع
السفن الأسبانية الحربية من العبور فى قناة السويس ، على أساس
أن سفن الدول المتحاربة لا تعبر قناة السويس فى حالة الحرب .
فقد أرسلت واشنطنون ببرقية فى ٢٥ يونيه ١٨٩٨ الى السفير الأمريكى
فى لندن توضح رغبة الولايات المتحدة الأمريكية فى ارسال سفينة
حربية عبر قناة السويس ، ويطلب رأى الخارجية البريطانية فى هذا،
مستعجلة الرد لمعرفة الموقف البريطانى . وكان جون هاى من أقدر
السفراء الأمريكيين وأوسعهم أفقا ، وكانت التعليمات التى وصلت
اليه تحتاج الى مرونة فائقة ، ذلك أن انجلترا كانت ستتردد بأن المادة
الأولى من اتفاقية ١٨٨٨ لم تطبق ، فمصر التى تعنى فى الواقع
انجلترا ، لن تسمح للدول المتحاربة بسفن مسلحة تعبر قناة السويس
وسارع هاى بمقابلة سولسبرى ، وجاء بالتقرير الخاص بهذه
المقابلة : « أن الحكومة البريطانية تؤكد عبورها القناة بسفن
حربية » (٢٢٢) .

وعلمت الحكومة الأمريكية من سولسبرى أنه لا تمييز بين
الدول الموقعة أو غير الموقعة بالنسبة لحقها فى استخدام القناة ،
وأن بريطانيا لا تستطيع الاحتجاج لمرور الأسطول الأسباني فى قناة
السويس خشية الا تكون هناك سابقة تطبق على أسطول انجلترا
نفسه عند عبوره القناة فى طريقه الى الشرق الأقصى (٢٢٣) .

«The attitude of the British government is that (٢٢٢)
we are unquestionably entitled to the use of the Canal for war-
ships».

Crabité, Pierre, op cit., P.P. 233 — 4. Farnie., P. 459. (٢٢٣)



وعندما طلب قائد الأسطول الأسباني في بورسعيد التزود بالفحم ليتمكن متابعة طريقه ، علقت الحكومة المصرية المسألة حتى تستشير في ذلك وزارة الخارجية البريطانية التي قدمت مشورتها على هدى موقفها من هذه الحرب وقواعد الحياد المطبقة لديها ، وبمقتضى هذه المشورة ردت الحكومة المصرية بأنه لا يجوز تموين السفن المتحاربة بالفحم الا للحد الضرورى جدا تطبيقا للمادة الرابعة من معاهدة ١٨٨٨ ، وأن المقصود بالكمية الضرورية جدا ، الكمية التى تكفى للوصول الى أقرب ميناء يمكن للسفن دخوله سواء كان هذا الميناء واقعا فى اتجاه سير السفينة أو فى الاتجاه المضاد ، وكان يعنى هذا أن كمية الفحم التى يجوز للأسطول الأسباني أن يحصل عليها هى الكمية التى تمكنه من الوصول لموانئ الشاطئ الأسباني ، وبهذا يجبر على العودة لأسبانيا (٢٢٤) .

هذا وعندما وصلت وحدات الأسطول الأسباني لبورسعيد قام الضابط الإدارى بالتوجه الى مبنى شركة قناة السويس لدفع رسوم المرور نيابة عن وزارة البحرية الأسبانية ، فأخبر أنه لا يمكن قبولها وكان لرفض قبول توقيعه تأثيره السيئ على الأدميرال الأسباني ، وأعلن أن ذلك أهانة موجهة الى كرامة أسبانيا . وأعلن موظفو شركة قناة السويس أن جميع رسوم المرور تدفع بالذهب وان أى تحريف لنص الامتياز فى وقت الحرب يمكن تفسيره على أنه محاباة ويكون له نتائج خطيرة على شركة قناة السويس . واستغرقت عملية جمع العملة الذهبية - من الأسبانيين - ٤٨ ساعة وتم نقلها من الاسكندرية والقاهرة الى بورسعيد . الا أن الأسبان لم يستطيعوا التزود بالفحم وهم مازالوا خارج ميناء بورسعيد ، لأنهم لم يجدوا أية كمية من الفحم يمكن شراؤها فى بورسعيد (٢٢٥) . فقد اشترى قنصل أمريكا كل كمية الفحم فى بورسعيد وقدرها ٢٠ ألف طن

(٢٢٤) عبد الله رشوان ، المركز الدولى لقناة السويس ونظائرها ،

القاهرة ١٩٥٠ ص ١٨٢ .

Crabité, op. cit. P. 235.

(٢٢٥)

وبذلك لم يكن أمام الأسطول الأسباني سوى ٧٠٠٠ طن فحم على إحدى سفنه الخاصة بنقل الفحم المرافقة للأسطول (٢٢٦) .

وعندما وجد وات أن أسطول الأعداء لم يبذل أى جهد لمغادرة بورسعيد احتج على تواجدده المستمر فى ميناء محايد . وأصدرت الحكومة المصرية أوامرها للأسطول بالرحيل عن الميناء لأن مدة بقائهم زادت عن ٢٤ ساعة ، وهو أقصى حد مسموح به فى اتفاقية القسطنطينية ١٨٨٨ ، ورد الأسبان بأنهم انما يقومون بعملية نقل الفحم من إحدى سفنهم الخاصة بنقل الفحم من أجل الإبحار دون تأجيل . وأخطرتهم السلطات المحلية أنه من الممكن إمدادهم بكمية من الفحم تكفى عودتهم فقط الى أقرب ميناء أسباني (٢٢٧) .

وفى أول يوليو أرسل كامارا سفينتى إمدادات الى السويس ولكن لم يسمح لهما بإرسال إحدى سفن نقل الفحم المحلية من بورسعيد معهما حتى يمكنهما التزود بالفحم فى البحر الأحمر . كما رفضت الحكومة السماح بإصلاح السفن المعطوبة ، كل هذا أدى بكامارا الى الانسحاب بأسطوله (المكون من إحدى عشرة قطعة بحرية) الى خارج ميناء بورسعيد . وفى مجلس العموم البريطانى أثار أحد الأعضاء سؤالاً عما إذا كانت مصر أو بريطانيا مسئولة عن طول فترة بقاء سفن المتحاربين فى بورسعيد ، معارضين بذلك اتفاقية القسطنطينية . ورد كيرزون بأن الاتفاقية ليست فى دور التطبيق ، وأنها لم توضع بعد موضع التنفيذ وأن المسألة بصفة أساسية متروكة للحكومة المصرية (٢٢٨) .

وبعد أن تزودت وحدات الأسطول الأسباني بالفحم من سفن إمداداتها خارج ميناء بورسعيد كان أسطول أسبانيا فى كوبا قد تم تحطيمه فى ٣ يوليو بعد خروجه من ميناء سنتياجو . وعاد كامارا

Farnie., op. cit., P. 459.

(٢٢٦)

Ibid., Cf. Crabité. P.F. 335 — 6.

(٢٢٧)

Ibid., P.F. 459 — 460.

(٢٢٨)

ثانية الى بورسعيد فى ٤ يوليو ولكنه لم يصرح له بالبقاء أكثر من ٢٤ ساعة وهو الحد الاتصى للمرابطة فى القناة وعندئذ قرر إعادة ثلاث مدمرات الى أسبانيا لا تستطيع تحمل الرياح الموسمية فى المحيط الهندى ، وأن يصطحب ما تبقى من أسطوله ليعبر به قناة السويس بأمل التزود بالوقود فى موانئ البحر الأحمر .

وسمحت الحكومة المصرية فى ٥ يوليو لمدمرتين بالتزود بالوقود (٢٠ طنا من الفحم لكل منهما) وللتسألثة بأن تقوم بالاصلاحات فى بورسعيد بعد توقيع تعهد كتابى بأنها ستعود مباشرة الى ميناء ماهون وهو اقرب ميناء أسباني . وقد عبر الاسطول الأسباني فى القناة فى ٥ ، ٦ يوليو بعد تعطيله عشرة أيام ، وأخطرت الحكومة المصرية العمارة الأسبانية فى ٦ يوليو مغادرة السويس خلال ٢٤ ساعة ، ورفضت تزويده بالوقود فى السويس ، مجبرة كامارا على الرحيل سبعة أميال خارج المياه الإقليمية ، وقررت الحكومة الأسبانية استدعاء وحدات الاسطول التى يقودها كامارا لحماية جزر الكنارى واعاد كامارا عبور القناة فى ١٠، ١١ يوليو وسمح له بالتزود بستمائة طن من الفحم من احدى سفن نقل الفحم بالميناء ، فى بورسعيد مع تعهد مكتوب من كامارا أنه سوف يعود ادراجه الى أسبانيا .

وغادرت أخيرا وحدات الاسطول الأسباني بورسعيد فى ١١ يوليو بعد اعاققتها وتأخيرها أسبوعين (٢٢٩) . وقد اعتصم بعض بحارة الاسطول الأسباني فى بورسعيد وأمرت الحكومة المصرية السلطات القائمة بهذا الميناء بأن تعارض فى اعادتهم لسفنهم رغم ارادتهم على أساس أن هذا العمل مخالف لمبادئ الحياد . وهذه حالة لم تنظمها اتفاقية ١٨٨٨ ، فكان لابد للرجوع بخصوصها لقواعد الحياد كما رتبها المبادئ العامة ، فى القانون الدولى ، لأن ما سكتت عنه المعاهدة يرجع فيه لهذه المبادئ (٢٣٠) .

وكان رفض انجلترا لتزويد سفن المتحاربين بالفحم فى موانئ القناة هو تطبيق لقاعدة جديدة، وهو رفض امداد المتحاربين بالفحم، ثم بعد ذلك امتد الى المواد الحربية من ميناء بورسعيد الى كل الموانئ المصرية بالنسبة لسفن المتحاربين . واضطرت انجلترا الى العمل فى مصر وان تستغل سيطرتها على قناة السويس بدلا من جبل طارق ومالطة من أجل مضايقة اسبانيا ومساندة الولايات المتحدة وتصرفت بريطانيا « كوصى على قناة السويس » أكثر من تطبيقها لنصوص اتفاقية القسطنطينية ، فهي جعلت من نفسها المفسر الوحيد للاتفاقية . فهي استخدمت ما يعن لها وتغاضت عما يتعارض مع مصالحها أو مصالح الولايات المتحدة التى لم تكن دولة موقعة على اتفاقية ١٨٨٨ بعكس اسبانيا التى كانت احدى الدول الموقعة على هذه الاتفاقية . واستخدمت الاتفاقية لاجبار الأسطول الأسباني على مغادرة موانئ القناة لأنها كانت فى عمليات حربية . واعترض رجال القانون على أن الاتفاقية (١٨٨٨) لم تكن فى دور التنفيذ نظرا للتحفظ البريطانى عليها فى أعوام ١٨٨٥ ، ١٨٨٧ . وبهذا أصبحت مجرد حبر على ورق (٢٣١) .

هذا واتسم موقف كرومر خلال هذه الأحداث بالتعاطف الكامل مع الولايات المتحدة ، وقد امتدحه كرابيتيه لموقفه هذا (٢٣٢) .

وقد أثارت مساندة انجلترا للولايات المتحدة هذا استياء وعداوة كل أوربا للولايات المتحدة باعتبارها أول دولة غير أوربية تهزم دولة امبريالية أوربية ، وأثار هذا العمل ضيق اسبانيا التى نظرت الى المحايدى الانجليز باعتبارهم أعداء اسبانيا أكثر من عدائهم للامريكيين أنفسهم أعدائهم فى الحرب . وقررت اسبانيا ردا على ذلك وضع بطاريات مدغعية بصفة دائمة فى الجبال المواجهة لجبل طارق وبذلك تخلق تهديدا جديدا وخطيرا لأمن طريق حوض البحر المتوسط عند مداخل المضائق .

A.S. White, The expansion of Egypt. op. cit., P. 315. (٢٣١)

Crabité, Pierre, op. cit. P. 236.

(٢٣٢)

كذلك أدى استسلام سنتياجو فى ١٧ يوليو الى تصميم الولايات المتحدة على اعادة تنظيم اسطولها الباسيفيكي عن طريق ارسال عمارة بحرية امريكية الى مانىلا عبر قناة السويس مصحوبة بكل الوحدات البحرية المقاتلة مثلما هو مطبق فى حامية جبل طارق (٢٣٣) .

وبعد هدنة ١٢ اغسطس بين الطرفين المتحاربين ، سحبت اسبانيا أكثر من ٨٠٠٠ جندي من قواتها من مانىلا عبروا قنساء السويس ، بينما أرسل عدد مماثل من القوات الامريكية (٨٠٠٠ تقريبا) الى هناك فى نفس طريق السويس (٢٣٤) .

وهكذا استفادت قناة السويس اقتصاديا من حركة السفن الحربية والجنود ابان هذه الحرب الاسبانية الامريكية . كذلك شجعت هذه الحرب اعادة احياء مشروع شق قناة بنما وذلك تحت الاشراف الأمريكى ، على الرغم من أن الكرامة الأمريكية فضلت نيكارا جوا على طريق بنما ، وشوهت سمعة قناة السويس ، وأن شق مثل هذه القناة لعبور السـنـن سوف يعطى أمريكا ملكية قنوات Sult St. Marie التى ازدادت حمولات السفن العابرة بها فى ١٨٨٩ عن حمولة قناة السويس . وتعويض منتجى القمح لغرب أمريكا للخسارة التى لحقت بهم بسبب تسهيل قناة السويس للقمح الهندى من منافسة القمح الأمريكى . ولكن شق هذه القناة التى رغبت فيها الولايات المتحدة كانت بهدف استراتيجى مثل قناة كينيل وبعكس قناة السويس وقناة مانشستر (٢٣٥) .

ودفع هذا النجاح الحكومة الى أن تسرع برفع التحفظ الموضوع منذ عام ١٨٥٠ على مسألة القناة الموصلة بين المحيطين ،

Farnie., P. 461.

(٢٣٣)

Ibid. op. cit., P. 461.

(٢٣٤)

Ibid. PP. 465 — 6.

(٢٣٥)

فقد تعهدت الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى في معاهدة كلايتون — بولوار (٢٣٦) بعدم ممارسة اشراف منفرد على هذا الممر البحرى الكبير بعد انشائه ، ومع ذلك فقد أعلن الرئيس هاى منذ ١٨٨٠ أن هذه القناة مدامت شريط الموانى الأمريكية الواقعة على المحيط الاطلسى والواقعة على المحيط الهادى ، يجب أن توضع تحت اشراف الولايات المتحدة . وتطلبت المسألة حلا سريعا عندما وضعت الولايات المتحدة اقدامها فى جزر المحيط الهادى . وكانت بريطانيا مشغولة بحرب جنوب أفريقيا ، وبعد عامين من المفاوضات حصلت الحكومة الأمريكية بمعاهدة « هاى — بونسيفوت » — (١٨ نوفمبر ١٩٠١) على حقها فى انشاء هذه القناة بفرداها وعلى أن تقيم فيها الاستحكامات وقوة من البوليس العسكرى (٢٣٧) .

وقد خفضت الحرب الأسبانية الأمريكية بشكل كبير تجارة الفلبين عام ١٨٩٨ وصادرات أسبانيا الفلبينية فى (١٨٩٨ — ١٨٩٩) ، فقد انخفضت الحمولة الأسبانية المارة بقناة السويس بنسبة ٢٤٪ فى عام ١٨٩٩ .

وأدى انتصارا أمريكا الى تكوينها امبراطورية فى الباسيفيكي وجعلت الولايات المتحدة قوة أسيوية وزادت من حمولة الأسطول الأمريكى الذى استخدم قناة السويس بشكل عظيم . فقد ارتفع من ١٥٣١ طنا فى عام ١٨٩٨ الى ٦٧٦٩٠ طنا فى عام ١٨٩٩ كما أدت ثورة الفلبين (التى بدأت فى فبراير ١٨٩٩) الى أن تقوم الولايات المتحدة الأمريكية بارسال ١٠٢٦٩ جنديا من قواتها عبر قناة السويس بينما عاد ١٢٨١٢ جنديا أسبانيا الى بلادهم . وكانت واردات أمريكا عبر قناة السويس أكثر من صادراتها مثلها فى ذلك مثل فرنسا والمانيا ولكن بخلاف انجلترا . فقد استوردت الجوت من الهند والسكر من جاوه والقنب من مانىلا ، والنيكل من كاليدونيا الجديدة .

(٢٣٦) كلايتون هو وزير خارجية تركيا آنذاك — جلال يحيى — مشكلة

بنما ص ٣٨ .

(٢٣٧) رينوفان ، العلاقات الدولية ج ١ ص ٦٩٣ — ٦٩٤ .

وكانت أولى صادراتها عبر قناة السويس (فى عام ١٨٩٩)
هو الفحم الذى شحن الى كولومبو ومانيلا لحساب اسطول الولايات
المتحدة الأمريكية .

وفى عام ١٩٠٠ بدأت أولى شحناتها الى بورسعيد من الفحم
وأولى شحناتها من الفوسفات من فلوريدا الى اليابان عبر قناة
السويس فى مايو ١٩٠١ . وحملت السفن الأوربية ، وبالأخص
الألمانية البضائع الأمريكية الى آسيا ، وبدأت تجارة الباسيفيكي
تتدفق عبر قناة السويس وتزداد اعتبارا من عام ١٩٠١ (٢٣٨) .

وهكذا خبت قوة أسبانيا الاستعمارية وظهر فراغ فى المنطقة
ملأته قوة غربية جديدة على آسيا ، تلك هى الولايات المتحدة
الأمريكية ، وخضعت جزر الفلبين للسيادة الأمريكية (٢٣٩) .

٤ - حرب البوير وقناة السويس ١٨٩٩ - ١٩٠٢ :

أدى التوسع فى استخراج الذهب من مناجم جنوب أفريقيا
فى إقليم الراند الى الازدهار الاقتصادى (١٨٩٢ - ١٨٩٦) فى
جنوب أفريقيا وشجع جامسون على القيام بحملته فى الترنسفال
من أجل السيطرة على مناجم الذهب لصالح بريطانيا ، مثلما تم
ضم حقول الماس فى عام ١٨٧١ ، وفشلت الحملة فشلا ذريعا ،
وشعر ركاب السفن البريطانية بالأسى وهم يلوحون لجامسون
وزملائه أثناء عبورهم القناة فى طريقهم من دربان بجنوب أفريقيا
- الى بلايموث (٢١ يناير - ٢٣ فبراير ١٨٩٦) (٢٤٠) .

وكانت إنجلترا مصممة على تأمين ممتلكاتها فى جنوب
أفريقيا لتأمين طريق الكاب الذى مازال يمر به ٣٧٪ من اجمالى
تجارة إنجلترا مع الشرق خلال عام ١٨٩٨ . وكشفت حرب البوير

Farnle., op. cit., P. 465.

(٢٣٨)

Harrison, Brian, South-East Asia. P. 217.

(٢٣٩)

Ibid. P. 463.

(٢٤٠)

عن عزلة بريطانيا عن القارة ، لأن الرأي العام الأوربي كان ضد حرب البوير . وعندما نشبت الحرب في ١٢ أكتوبر حركت فرنسا أسطولاً كبيراً صوب البحر المتوسط وأرسلته عبر قناة السويس في ٢ نوفمبر في طريقه إلى جزيرة مدغشقر . وكان ذلك مصدر إزعاج لكيرزون لتأمين الخليج العربي ، وأجبرت بريطانيا على تسوية علاقاتها مع البرتغال ، والمانيا والولايات المتحدة ، وأن تحول سفن ناقلات الجنود الهندية الخاصة بها من قناة السويس إلى طريق الكاب . وعلى هذا انخفض عدد القوات البريطانية المستخدمة أو المارة بقناة السويس من ١٩٠٠٠ جندي في عام ١٨٩٨ إلى ١٥٠٠٠ جندي في عام ١٨٩٩ إلى ٥٦٠٠ جندي في عام ١٩٠٠ . وقد أدى انخفاض الحماية البريطانية بالهند إلى ٥٠٠٠ جندي إلى تشجيع التوسع الروسي في اتجاه الخليج العربي . كذلك قاست شركة P & O البريطانية من انخفاض عدد ركابها وبالتالي دخلها ، ولكنها شيدت أولى ناقلات الجنود الخاصة بها في عام (١٨٩٩ - ١٩٠٠) وزودت بأسطح عريضة للوحدات العسكرية ، وبلغت سرعتها ١٥ عقدة . وخلال عام ١٩٠٠ انخفضت حمولة قناة السويس ١٤٩٪ ، ، بينما ازدادت السفن غير البريطانية المارة بقناة السويس بنسبة ٢٥٪ وبلغت نسبة الحمولة البريطانية في إجمالي حمولة قناة السويس ٦٦٪ في عام ١٨٩٩ ، و ٥٧٪ في عام ١٩٠٠ (٢٤١) .

وبعد هزيمة البوير عاد المتطوعون الأوربيون إلى وطنهم عبر قناة السويس ، وقد قوبلوا بالهتاف والتحية من السكان الأجانب ببورسعيد . بينما قامت السفن بتحية كروجر عندما مر بها ، فيما عدا السفن الانجليزية بطبيعة الحال . وذلك على طول الطريق من جيوتي حتى السويس ، وحياء الركاب من على ظهر السفن ، عندما كانت السفينة الحربية Geldenland التي أقلته تمر بجانبهم (٢٤٢) .

Farnie., op. cit., P. 454.

(٢٤١)

Farnie., P. 464.

(٢٤٢)

وأقامت بريطانيا امبراطوريتها الجديدة على محاور ثلاث مدن : كلكتا - القاهرة - الكاب ، وكان الفضل في انشاء هذه الامبراطورية الأرضية للقوة البحرية ، فقد اخترق سلاح المحيط قلب هذه الجزيرة القارية للعالم القديم ، بينما ربطت قناة السويس القوة البحرية للمحيطين الشرقي والغربي ، ونقلت رأس الرجاء الصالح الى رأس البحر المتوسط ، وأمدت قناة السويس خط المواصلات البحرى الداخلى باعتباره القنطرة الوحيدة بين المحيطين العظيمين وكانت ملكية بريطانيا لهذه القنطرة قد أجبرت الاعداء على القيام بدائرة ضخمة حول رأس الرجاء الصالح ، ولكن ذلك تطلب من انجلترا - في نفس الوقت - الاحتفاظ بقوات ضخمة للمحافظة على هذه القنطرة (٢٤٣) .

ولم تظهر اية مشاكل أو عقبات ، ابان حرب البوير (١٨٩٩ - ١٩٠٢) ، بالنسبة لحرية المرور في قناة السويس . فقد اتبعت الحكومة المصرية وجهة نظر الحكومة البريطانية باعتبار الصراع موضوعا داخليا خاصا بالامبراطورية البريطانية ، وليس موضوع صراع بين دول ذات سيادة (٣٤٤) .

٥ - ثورة البوكسير ١٩٠٠ - وقناة السويس :

كذلك أدت ثورة البوكسير Boxer ، وهى ثورة الصينيين المعادين للأجانب في محاولة لطردهم والقائهم في البحر . فهاجموا المسيحيين الأجانب والبضائع الأوروبية وكل ما هو غربى ، وأرسلت الدول الأوروبية حملة عسكرية للصين عرفت باسم : Pekin Expedition وقد احتفت المستعمرات الأجنبية بهذه الحملة عند مرورها بها . فقد لقيت الترحيب في ميناء بورسعيد وهى فى طريقها الى الصين وأيضاً عند عودتها من هناك . وتكونت هذه الحملة من ٣٧٣٧٧ روسيا ، ٣٤٥٢٢ فرنسا ، ٢٤٤٧٨ ألمانيا ، وبلغت الزيادة فى القوات الألمانية العابرة للقناة زيادة ملحوظة ، لأن ٤٠٠٠ جندى

Ibid.

Yvls Van Der, Mensbrughs, P. 53.

(٢٤٣)

(٢٤٤)

فقط عبروا القناة في عام ١٨٩٨ ، ٢٠٠٠ خلال عام ١٨٩٩ .
وعوضت حملة الصين هذه قناة السويس في انخفاض عدد الجنود
المارين بها ابان حرب البوير ، والذين تحولوا الى الكاب وقد ارتفعت
نسبة الجنود المارة بقناة السويس نتيجة حرب البوكسير الى ٤٢٪
أي بمقدار ١٥٠٠٠ ر٠ جندى لأول مرة ودفعت رسوم مرور لقناة
السويس مقدارها ١٨٠٠٠ ر٠ جنيه استرليني لشركة قناة السويس ،
أو ما يعادل ٨٪ من ايراد قناة السويس عام ١٩٠٠ . هذا علاوة
على أن ازدياد حركة مرور السفن الحربية بالقناة خلال هذه المدة
متجهة الى الصين ساند عمليات شحن الفحم في قناة السويس
واستنزف قوة أسطول البحر المتوسط وأدى الى الفرع هناك خلال
يونية ويوليو ١٩٠١ بعد اعلان فرنسا في مايو عن نواياها في
تحريك ١٤ سفينة حربية الى حوض البحر المتوسط في مناورات
خاصة (٢٤٥) .

٦ - قناة السويس والحرب الروسية - اليابانية :

عندما بدأ شبح الحرب الروسية اليابانية ١٩٠٤ ، قدمت وزارة
البحرية البريطانية تقريراً سرياً الى لجنة الدفاع الامبراطوري
I.D.C. في ٢٧ يناير ١٩٠٤ حول الخطة التي ستتبع اذا ما
نشبت الصراع بين روسيا واليابان واقتحم الاسطول الدردنيل .
ففي حالة اذا ما خرق الروس المعاهدات وعبروا المضائق واثاروا
الحرب مع انجلترا ففي هذه الحالة هناك أربعة احتمالات أمام
انجلترا :

١ - انزال قوات بريطانية كافية العدد في جزيرة ليمنوس وهي تقع
غرب المضائق مباشرة تكون لديها تعليمات بضرب الروس ،
حالما يخرجون من المضائق وهو أسلوب بسيط وفعال ولكنه
لقى اعتراضين : الأول دبلوماسي والثاني عسكري . فمن
الناحية الدبلوماسية سيجعل ذلك العمل انجلترا في صورة
الدولة المعتدية ، وعسكرياً فان جزيرة ليمنوس باعتبارها

مرسى آمنة معرضة للهجوم من جانب زوارق الطوربيد وهو
أمر محتمل من جانب الروس .

٢ - ضرورة ابقاء قوة عسكرية بريطانية كبيرة وذات كفاءة في
شرق حوض البحر المتوسط واططار الروس بأن أية محاولة
لاستخدام قناة السويس سوف تقاوم ، وسيكون هذا له
فاعليته من حيث ان الطريق البديل حول الكاب سيكون مجالا
لمخاطر كثيرة اذا ما فكر الروس في استخدامه زمن الحرب
ويجب الحذر لمقابلة الاسطول الروسى عند مسافة بعيدة وخارج
المياه القريبة من قناة السويس من أجل المحافظة على حيادها
وبذلك لا يشكل أى صعب .

٣ - ويجب اطلاق النار فوراً اذا أصر الروس على محاولاتهم
الوصول للبحر الأحمر ولكنهم فى الغالب سيحجمون عن
صراع ميثوس منه ، واذا أصرروا بدلا من أن يعودوا للبحر
الاسود للابحار غربا باحثين عن استقبال حسن فى بنزرت
أو طولون فان ذلك أمر غير مرغوب فيه لانجلترا ، فمن
الناحية الاستراتيجية يجب معارضة ومنع أى ارتباط وتحالف
بين الاسطولين الفرنسى والروسى فى البحر المتوسط ، ومن
الناحية الدبلوماسية ان تحالف البحارة الفرنسيين والروس
فور تلقيهم الرفض من جانب البريطانيين فان ذلك لن يؤدى
الى قبول دولى .

ونصحت اللجنة فى تقريرها عدم القيام بأية محاولة لمنع
الأسطول الروسى من عبور قناة السويس ، وانما يجب ان يقتفى
الاسطول البريطانى أثره على الفور ، بأن يسير خلفه تماما بأقوى
وأضخم السفن الحربية البريطانية . عندئذ سيحدث بهذا العمل
البحرى احتجاجات شديدة فى بطرسبورج بحجة أن السفن الروسية
لن يسمح لها الانجليز أبدا بالمشاركة فى الحرب ويجب على انجلترا
عندئذ أن تتخذ من الاجراءات ما يمنعهم من ذلك . وعندما يحدث
مثل هذا الاحتجاج يستحسن عندئذ سحب السفير البريطانى فى
بطرسبورج وسيصبح الروس عندئذ فى موقف حرج ، فسفنهم فى

القناة وبينها وبين موطنها أسطول بريطاني له السيادة وتسهيلات التموين بالفحم الخاصة بها ستكون غير مفيدة لهم لبعدها ويصبح من السهل عندئذ اللحاق بهم ويصبحون تحت رحمة الأسطول البريطاني بعيدين عن أية مساعدة فرنسية وبعيدين عن أى ميناء ليجهزوا أو يصلحوا أسطولهم . وسيكون فى مقدور انجلترا عندئذ ضربهم فى أية نقطة فيما بين السويس وفلاديفوستك أو احتجازهم مثلما احتجز الأسطول الانجليزى الأسطول الدنمركى فى عام ١٨٠٧ . وابقاء الأسطول الروسى حتى نهاية الحرب الروسية اليابانية أو صدور اعلان رسمى بان عملهم ضد اليابانيين سوف يكون بمثابة اعلان حرب ضد الانجليز ، هذه الملاحظات التى أوردها تقرير وزارة البحرية فى حالة اذا كان اسطول البحر الأسود الروسى سوف يرسل الى الشرق الأقصى (٢٤٦) .

واعتبرت انجلترا عبور الأسطول الروسى للمضائق خرقا للاتفاق ، اللهم اذا ارتدى الجنود الروس الزى المدنى وعبروا المضائق على سفن غير مسلحة ، وترفع علما تجاريا ، فلن يعد ذلك خرقا للمعاهدة (٢٤٧) .

ورأت اللجنة ان هذه الشكوك الدبلوماسية يجب الا تجعل هناك اختلافا فى الطريقة التى ستتبعها بريطانيا وهو أن مرور السفن الحربية الروسية سواء مسلحة أم غير مسلحة فانه يعد خرقا للاتفاقية عندما تكون المناورات تهدف الى عمليات عسكرية مباشرة ، ويجب أن تكون هناك مدمرات بريطانية متمركزة فيما بين عدن والشرق الأقصى بما فيه الكفاية للتعامل مع المدمرات الروسية التى فى طريقها ، فليس من الضرورى عندئذ متابعتها واقتفاء أثرها داخل قناة السويس بأية سفينة حربية (٢٤٨) .

CAB 38/417. Confidential P.R.O. op. cit.

(٢٤٦)

Ibid.

(٢٤٧)

Ibid.

(٢٤٨)

وعلى أية حال فإنه بعد الاتفاق الودى مع فرنسا ١٩٠٤ شعرت
انجلترا بالأمان فى حوض البحر المتوسط وبدأ لها الاعتراف بالمطالب
الروسية الخاصة بالمضايق . ففى محادثات الملك ادوارد السابع
وشارلز هاردنج فى أبريل ١٩٠٤ وافق على : « انه لا يبدو أن هناك
سببا فى منع مرور السفن الروسية بالدردنيل مثلما كنا نحاول فى
الماضى » (٢٤٩) .

وإدى تحسن العلاقات بين روسيا وانجلترا (١٩٠٧) الى
تصريح جراى (Crey) بأن بعض الامتيازات يجب أن تعطى للروسيا
فيما يتعلق برغبتها فى فتح المضائق ، والاتفاق مع الروسيا على
أية حال قد أمن مناطق الاقتراب للهند من فارس وافغانستان مثلما
أبعد الاتفاق الودى الخطر الفرنسى عن قناة السويس من
السودان (٢٥٠) .

ولم يبق أمام انجلترا خطر بحرى يتهدها الا من الأسطول
الألماني الذى أخذ يشق طريقه لمنافسة انجلترا فى سنوات
مقبلة (٢٥١) .

Hallberg., op. cit., P. 319.

(٢٤٩)

Ibid. P.P. 319 — 320.

(٢٥٠)

(٢٥١) عن المباراة البحرية بين انجلترا والمانيا راجع كتاب : فشر ،

تاريخ أوروبا فى العصر الحديث ص ٤٣٤ — ٤٣٥ .

الفصل السادس

« قناة السويس بين الحياد والتدويل وحرية المرور »

انفردت انجلترا باحتلال مصر والسيطرة على قناة السويس ولم تكن هناك منظمات عالمية وقتذاك تقرر المركز الدولي لقناة السويس . فمنذ تدخلها باسم حماية القناة أصبح من الواضح أنه لا عقد امتياز عام ١٨٥٦ أو فرمان السلطان يعطيان الحماية أو الضمان الكافي لحياها . فلم تكن هناك قواعد للقانون الدولي مطبقة على قناة السويس . ولذلك أصبح من الضروري وجود اتفاقية خاصة بتحديد مركزها الدولي ولضمان أمنها ضد أى هجوم . وفي الوقت نفسه كان الاحتلال الانجليزي لمصر قد أعطى لانجلترا اليد الطولى للسيطرة على قناة السويس .

ولم ترض الجماعة الدولية بهذا الأمر وبالأخص فرنسا التي تقلص نفوذها في مصر ، الأمر الذي أصاب الدبلوماسية الفرنسية بخيبة أمل وخاصة أنها لم تحصل على مقابل لهذا الانحسار لنفوذها من انجلترا في مكان آخر ، وازدادت عداوة فرنسا لانجلترا في المسألة المصرية خاصة بعد اكتشاف فرنسا أن الاتفاقية المالية عام ١٨٨٥ لم تؤد بأية حال من الأحوال ، دورها في الجلاء المبكر عن مصر . وأيضا اتفاقية درمندوولف ١٨٨٧ التي لم تقبلها فرنسا لأن أى حل للمسألة المصرية بدونها غير مقبول (١) .

ونشطت الجمعيات القانونية ورجال القانون لدراسة المركز الدولي لقناة السويس بصفة خاصة والقنوات بصفة عامة ، وذلك

Sanderson., op. cit., P. 114.

(١)

غداة الاحتلال البريطاني لمصر . فاجتمع في بروكسل في ١٧ ، ١٨ ، ١٩ أكتوبر ١٨٨٢ - بناء على مبادرة من الاتحاد البريطانى - لدراسة موضوعات مختلفة ومنها التحكيم الدولى ودراسة حياد القنوات المائية الدولية ، وطرحت المسائل الآتية :

- ١ - تحديد معنى الحياد .
- ٢ - هل تعتبر القنوات الدولية كممرات ملاحية دولية ؟
- ٣ - مدى سيادة الدولة على القناة التى تمر عبر أراضيها ؟
- ٤ - عبور القوات العسكرية والسفن والامدادات العسكرية عبر تلك القنوات .
- ٥ - العمليات العدوانية على ضفاف القنوات وعلى موانئها .
- ٦ - الحياد والادارة والحماية للقنوات التى تخضع لضمان من جانب المحاكم الدولية (٢) .

وعلى أية حال لم تسلم أوروبا بحق انجلترا فى السيطرة المطلقة على قناة السويس خاصة بعد أن ازدادت المصالح الاستعمارية والاقتصادية للدول الأوروبية عبر قناة السويس التى أصبحت الطريق الحيوى لأساطيل الدول الأوروبية التجارية والحربية على السواء (٣) .

وقادت فرنسا الحملة الدبلوماسية ضد انجلترا بدون هوادة، ونجحت - كما رأينا - فى الربط بين المسألة المالية ومشكلة قناة السويس (٤) .

هذا فى الوقت الذى شعرت فيه بريطانيا بضعف مركزها فى مصر وعدم شرعيته ، فلم يقر السلطان أو الشعب المصرى أو معظم

Bullétin Décadaire, No. 390., 22-10-1882.

(٢)

(٣) راجع الفصل الخامس .

(٤) راجع الفصل الاول .

الدول الأوروبية الكبرى لبريطانيا باحتلال مصر وتدعيم مركزها السياسي والحربي هناك . لذا نجد سياسة بريطانيا يحاولون استرضاء السكان والدول الأوروبية بإعلانها بين الحين والآخر ، أن احتلالها مؤقت ، وأن قواتها ستجلو عن مصر بمجرد استتباب الأمن والنظام في ربوع البلاد وتوطيد سلطة الخديوى .

وغداة موقعة النل الكبير بشهر واحد بحث جرانفيل مع بسمارك مسألة التوصل الى اتفاقية خاصة بحرية المرور في قناة السويس . فاقترح جرانفيل أن تصبح حرية المرور عبر قناة السويس زمن السلم والحرب مضمونة وأمنة لكل الدول البحرية تحت ضمان دولي وأن مصر يجب أن تعترف بها الدول « كدولة محايدة » على غرار بلجيكا (٥) .

ورأى جرانفيل أنه بذلك سيحدد من أطماع واحقاد الدول الأخرى وأن يلقي عن كامل انجلترا حمل بقائها في مصر الذي يكلفها الكثير ، وأنه اذا أصبحت مصر بلدا محايدا فانها تحتاج فقط الى جيش صغير لا يكلفها الكثير . ولم يقترح جرانفيل حياد القناة . وأكد جرانفيل لبسمارك عدم موافقته على حياد قناة السويس . فلا يوجد وزير بريطاني في مقدوره الموافقة على أن يفلق هذا الممر المائي أمامنا في حالة الحرب . ولكن اذا لم تغلن مصر بلدا محايدا فان انجلترا ستقوم بحماية البلاد بمفردها (٦) . ولكن جرانفيل تخلى — بعد ذلك بأيام — عن فكرة حياد مصر ، وصرح بأنه سيقترح قريبا اتفاقية دولية لضمان حرية الملاحة في قناة السويس (٧) .

وكانت أولى محاولات الحكومة البريطانية في هذا الصدد ،

German Diplomatic Documents., Dugdale. Vol. I.

(٥)

PP. 163 — 4.

Ibid

(٦)

Ibid

(٧)

منشور لورد جرانفيل الى الدول الاوربية الكبرى في ٣ يناير ١٨٨٣
تناول فيه مركز قناة السويس الدولي حسبما تراه بريطانيا (٨) .

واهتمت وزارة الخارجية الفرنسية باثارة المسألة المصرية
وقناة السويس ، وحاولت استمالة الدول الأوربية . فأرسل جول
فيرى - وزير خارجية فرنسا - الى سفراء فرنسا في برلين وفيينا
وسانت بطرسبورج وروما والاستانة بالنسبة للاجراء الخاص بعقد
اتفاقية قناة السويس واقترح عقد مؤتمر بالقاهرة لوضع أسس
الاتفاق وأن يمثل كل دولة مندوبان بما فيها مصر وتركيا ، وتكون
المسودة التى تتوصل اليها اللجنة مقدمة لتتخذ بعد ذلك شكلا
رسميا فى اطار اتفاقية محددة فى مؤتمر سيحدد مكانه حالما تنتهى
أعمال هذه اللجنة ، وهو أمر اتبع أيضا فى اتفاقية نهر الدانوب
فى لجنة « جالاتز » Galatz وأن لجنة دولية بسيطة تتشاور
بشكل غير رسمى بالقاهرة فى مقورها دراسة المسألة الصعبة
الخاصة بالضمانات الضرورية لحرية المرور فى قناة السويس
والشروط الملحق بها ، وتمهد الطريق بدون التأثير فى أعمال المؤتمر
القادم (٩) . وكان هذا الاقتراح فى رأى فرى - على جانب كبير من
الأهمية لتسوية الجانب السياسى فى المسألة المصرية (١٠) .

وقوبلت فكرة عقد لجنة بالقاهرة ، لوضع الأسس والترتيبات
الخاصة بمشكلة قناة السويس بمعارضة شديدة من جانب جرانفيل
الذى تمسك بمنشوره الصادر فى يناير ١٨٨٣ (١١) .

(٨) راجع نص المنشور وتحليله ونقد بنوده : عبد العزيز الشاذلى ،
كتل الدول لتدويل القناة ، مجلة كلية الآداب - مجلد ٢٣ ج ١ مايو ١٩٦١ ،
جامعة القاهرة ص ١٥ .

(٩) المؤتمر الخاص ببحث المسألة المصرية .
Julles ferry/ambassadeurs de France à Paris 1-2-1885. (١٠)
D.D.F.T.5. No. 550
Granville/lyons, F.O. 31-2-1885. Parl Pap. Egypt. (١١)
19 (1885) No. 5.

ودار حديث بين جرانفيل ووادنجتون - سفير فرنسا بلندن -
في مطلع عام ١٨٨٥ حول مسألة عقد مؤتمر بالقاهرة ، حيث صرح
جرانفيل بأنه من المستحيل الدفاع أمام البرلمان عن مسألة عقد لجنة
في القاهرة تعالج مسألة خطيرة في القانون الدولي . وعندما
استفسر وادنجتون : هل هو يرفض اختيار القاهرة أم يرفض فكرة
اللجنة ؟ رد جرانفيل بأنه يرفض الاثنين . ثم تحدث جرانفيل طويلا
حول اقتراحه الخاص بالمفاوضات المباشرة بين الحكومتين مؤكدا
بأن الوفاق - عندئذ - سيكون سهلا . الا أن وادنجتون رأى أن
ذلك سيستغرق وقتا طويلا . وأشار وادنجتون في معرض حديثه
مع جرانفيل بأن القناة عمل فرنسي ، الا أن أربعة أخماس الحركة
بها انجليزية (١٢) .

وهكذا نرى الدبلوماسية البريطانية تحاول حصر مشكلة قناة
السويس بين الدولتين بينما فرنسا تسعى لجر الدول الاوربية معها
في نكثل ضد انجلترا .

ورفضت الحكومة البريطانية رفضا قاطعا - لأسباب سياسية -
فكرة بحث مسألة قناة السويس في لجنة تعقد في مصر ، ولكنها
وافقت من حيث المبدأ على اللجنة الدولية ولذلك اقترح جول فرى
عقد المؤتمر في باريس بدلا من القاهرة (١٣) . الا أن جرانفيل طلب
أن تكون المفاوضات في لندن ، ولكن وادنجتون أوضح له معارضة
الروسيا والمانيا لعقد الاجتماع بها بعكس باريس التي سيوافق
عليها كافة الأفراد (١٤) .

وكان وادنجتون قد اختار القاهرة - بادئ الأمر - كمكان
مناسب من أجل الحصول على المعلومات الضرورية الفنية

Waddington/ferry, Lond. 18-2-1885 D.D.F.

(١٢)

T. 5. No. 586..

Ferry/ambassadeur de france, circulaire. 22-2-1885

(١٣)

D.D.F. T. 5. No. 594.

Waddington/ferry, 25-2-1885 D.D.F. T. 5. No. 597.

(١٤)

والطوبوغرافية (١٥) . ووافق جرانفيل آخر الأمر على عقد المؤتمر الخاص بقناة السويس في باريس بدلا من لندن (١٦) . وهكذا اجتمع المؤتمر في باريس بدلا من القاهرة ، وكان هدف ممثلي الدول هو الحيلولة دون الاقلال من القناة كمجرد اقطاعية من اقطاعات الامبراطورية البريطانية ، وتأكيد أهميتها وحيويتها العالمية وأهميتها أيضا لأوروبا وطابعها الدولي وضمان حيادها عن طريق اتفاقية دولية .

ونادى تصريح لندن الدولي في ١٣ مارس ١٨٨٥ باجماع الدول على الرغبة في التوصل الى اتفاقية تضمن حرية المرور في القناة لكل الدول وفي كل الأوقات (١٧) .

المزاحمة بين الدول للاشتراك في مؤتمر باريس ١٨٨٥ لتحديد المركز الدولي للقناة :

كانت عضوية لجنة باريس الدولية مقصورة على الدول الموقعة على هذا التصريح . الا أنه قد حدث تزامن بين الدول الأوروبية المتوسطة والصغيرة على الاشتراك في عضوية لجنة باريس الدولية مثل السويد والنرويج والدانمارك وبلجيكا واليونان والبرتغال (١٨) . وانهالت طلبات هذه الدول على وزارة الخارجية البريطانية . واستفسرت الحكومة الفرنسية من الخارجية البريطانية عما اذا كانت كل الدول البحرية Maritime Powers يجب

(١٥) Granville/lyons, F.O. 25-2-1885. Parl. Pap. op cit. No. 7.

(١٦) Granville/lyons 26-2-1885. Parl. Pap. Egypt 5 (1885) No. 29.

(١٧) انظر نص التصريح في كتاب : عبد العزيز الشناوى وجمال يحيى ،

وثائق ونصوص ص ٦٤٩ .

D.D.F. 1ère Série T. 6 No. 609.

وراجع النص الفرنسى

(١٨) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة ج ١ هامش

ص ١٥٢ .

دعوتها لايناد مندوبين عنها للمؤتمر ، أم سيقصر الأمر فقط على تلك الدول التى لها مستعمرات فيما وراء قناة السويس ؟

وانتفتت الدولتان على السماح لأسبانيا وهولندا ، والأخيرة تمثل القوة الثالثة المستخدمة لقناة السويس بالنسبة لعدد سفنها وحمولاتها ، هذا علاوة على أن هولندا تعتبر الثانية بعد إنجلترا بالنسبة لمستعمراتها الرئيسية فى آسيا ، ولهذا تهتم اهتماما يفوق بعض الدول المشتركة فى المؤتمر (١٩) .

واجتمعت لجنة باريس الدولية فى هيئة مؤتمر فى مقر وزارة الخارجية الفرنسية فى ٣٠ مارس ١٨٨٥ ، وشملت اللجنة الدول السبع الآتية : إنجلترا ، فرنسا ، ألمانيا ، النمسا والمجر ، إيطاليا ، روسيا ، تركيا .

مشكلة اشتراك عضو عن مصر فى المؤتمر :

عارضت تركيا اشتراك مصر فى لجنة باريس وصرح قاسم باشا أن تعيين ممثل مصرى حادث ليس له سابقة ، وأنه يتعارض مع حقوق السيادة للسلطان العثمانى على مصر (٢٠) . ورات أن وجود ممثل لمصر فى المؤتمر الى جانب المندوب العثمانى فيه أساءة بالغة لكرامة الباب العالى ، وحاول شاكر باشا التأثير على دى جيرز — وزير خارجية روسيا — لكى تستخدم الحكومة الروسية نفوذها مع الدول الأخرى لمعارضته تعيين مصرى فى المؤتمر ، وأنها لا تعارض فى وجوده بشرط أن يكون صوته استشاريا (٢١) .

Granville/lyons, F.O., 24-3-1885. Parl. Pap. op cit. (١٩)

Nos . 13 , 21.

Granville/lyons, F.O., 243 7-3-1885. Part. Egypt. (٢٠)

19 (1885) No. 10, 11

Endward Thornton/Granville, Confidential. St. (٢١)

Petresborg. 17-3-1885., F.O., 423/19/12. P.R.O.

وفضل نوبار باشا عدم تعيين أى مصرى فى المؤتمر الخاص بقناة السويس ، وساند كرومر هذا الرأى ورأى أن نوبار على حق فى ذلك ، وأن نوبار لا يستطيع الذهاب الى المؤتمر . وكانت المشكلة أمام كرومر هو اختيار الشخص المناسب حتى لا يسبب لانجلترا المشاكل . علاوة على أنه رأى عدم اغضاب الباب العالي الذى يميل الى عدم تعيين أى فرد . وأكد كرومر فى رسالته الى جرانفيل أن نوبار من جانبه لن يثير مسألة تعيين مندوب عن مصر فى مؤتمر باريس :

«Nubar would prefer not to name any Egyptian to the Suez Canal conference, ant I think he is right ? He could not go himself, and the difficulty of finding a man who will not do more harm than good is very great. Do you see any objection to his answering the Port in the sence of declining to name any one ?». (٢٢) .

ونجد هنا مدى التواطؤ بين نوبار وكرومر فى تعيين مصرى فى مؤتمر باريس الذى سيحدد المستقبل الدولى للقناة .

هذا وقد أصر السفير التركى فى حديثه مع جرانفيل على ضرورة عدم تمثيل مصر بمندوب فى لجنة باريس الدولية وأن الشخص الوحيد المسئول — فى نظره — الذى يمثل المصالح المصرية هو المبعوث التركى (٢٣) .

ورأى جرانفيل حضور مندوب عثمانى فى اللجنة له نفس المركز مثل المندوب المصرى الذى حضر مؤتمر لندن فى ربيع العام الماضى (٢٤) . وقد صدر فى ١٧ مارس ١٨٨٥ التصريح الخاص

Barnig/Granville, Cairo. 14-3-1885. Cromer Papers.

(٢٢)

F.O., 63317 No. 184. P.R.O.

Ibid.

(٢٣)

Ibid.

(٢٤)

بتشكيل اللجنة على أن يكون لخديوى مصر ممثل باللجنة له صوت استشارى ، وتم تعيين فخرى باشا ممثلا عن مصر فى المؤتمر (٢٥) . وكانت تركيا قد تحفظت على منشور جرانفيل ٣ يناير ١٨٨٢ - بأن لها الحق فى اتخاذ كافة الاجراءات الضرورية لحماية مصر ، سواء اكان ذلك ضد الدولة المحاربة أم فى مصر نفسها فى حالة الاضطرابات الداخلية (٢٦) . والعجيب أن تركيا لم يكن يعنىها طوال اجتماعات اللجنة أكثر من الاعتراض على تمثيل مصر الى حد استنكار توقيع العضو المصرى لحاضر جلسات اللجنة الفرعية حتى أن فرنسا نفسها استعانت لهذا المسلك من جانب تركيا وشاركها الأعضاء الآخرون (٢٧) .

مشكلة اشتراك أسبانيا وهولندا :

وأبدت أسبانيا اهتمامها بقناة السويس عقب الاحتلال الانجليزى لمصر ، فقد طلبت الحكومة الأسبانية من الحكومة البريطانية الاشتراك فى الاجراءات الخاصة بالحماية المؤقتة للقناة ، والتي اقترحتها الحكومة الايطالية (٢٨) . واهتمت أسبانيا بالاشتراك فى المؤتمر لوجود مستعمرات لها بالفلبين ، وازدياد أهمية القناة لها (٢٩) . وأوضحت أسبانيا للحكومة البريطانية أنه لا مطالب لها فى مسألة النفوذ فى شئون مصر وإنما يهمها فقط

Baring/Granville, Cairo 20-3-1885, Par. Pap. Egypt (٢٥)

19 (1885) No. 17.

Declaration of the Sublime Port. Parl. Pap. op. (٢٦)

cit., No. 37.

(٢٧) الحفناوى ، قناة السويس ومشاكلها ج ٣ ص ١٩٧ .

(٢٨) Granville/Morier (سفير إنجلترا بأسبانيا) F.O., 20-9-1882

Parl. Pap. Egypt 1 (1883) No. 8.

Morier/Granville, Madrid, 18-3-1885. Parl. Pap. 19. (٢٩)

(1885) No. 14.

مسألة جزر الفلبين ، وهذا الجزء من العالم الذى تزداد علاقاتها التجارية به (٣٠) .

وكان سفير إنجلترا بأسبانيا (مورير) قد بعث برسالة سرية جدا الى جرانفيل يخبره فيها أنه قد علم سرا بأن الحكومة الأسبانية تحت الحكومة الإيطالية لمساعدتها فى الاشتراك فى مؤتمر باريس ١٨٨٥ على أساس مساندة أسبانيا السابقة للاقتراح الإيطالى الخاص بإنشاء قوة بوليس دولية بحرى لحماية قناة السويس فى عام ١٨٨٢ . وأبدى السفير البريطانى مخاوفه من أن يكون التعاون بين الدولتين لحياء المشروع الإيطالى القديم بما يتعارض والبند الرابع المنشور جرانفيل ١٨٨٣ . هذا وقد أرفق السفير البريطانى (برسالته المذكورة) تقريراً عن ملخص مناقشات مجلس الشيوخ الأسبانى (جلسة ٢١ مارس ١٨٨٥) حيث أثار البعض سؤالاً فى المجلس حول ما تردده الأوساط الدبلوماسية لمعرفة رغبة الحكومة الأسبانية فى الاشتراك فى مؤتمر باريس المذكور من عدمه ، فإن وزير خارجية أسبانيا رد رداً اتسم بالبرود ، وأن أسبانيا تتبع سياسة العزلة والانطواء ، فى الوقت الذى نادى فيه أعضاء آخرون بالحث على ضرورة اشتراك أسبانيا فى المؤتمر لأن سكانها يبلغون سبعة ملايين نسمة ، وأن لها مصالح كبرى فى أرخبيل الفلبين ، وهى علاوة على ذلك إحدى دول حوض البحر المتوسط .

وأوضح وزير خارجية أسبانيا أنه لم يصلها دعوة للاشتراك فى مؤتمر باريس المذكور . ونعى البعض على الحكومة الأسبانية ترددها وبعدها عن المسائل المهمة للسياسة الأوروبية رغم مصالحها الحيوية فى القناة (٣١) . ولكن مورير عاد ثانية ليصحح — فى

Moreir/Granville, op. cit., No. 29.

(٣٠)

Moreir/Granville, Madrid. 24-3-1885. Most Confidential 433/19/21.

(٣١)

(وبالنسبة للبند الرابع الخاص بالدفاع عن مصر) لا يطبق على الشرطين

٢ ، ٣ من المنشور ، الشناوى ج ١ ص ١٨ .

رسالة أخرى سرية - المعلومات السابق ارسالها بعد ان تأكد من أنه لم تحدث مراسلات بين الحكومتين الأسبانية والاطالية (منذ مؤتمر الاستانة ١٨٨٢) حول هذا الموضوع . وقد تقابل سفير إنجلترا مع وزير الدولة الأسباني ودار الحديث بينهما حول مسألة المؤتمر الخاص بقناة السويس ، وشرح موريير للوزير الأسباني أن منشور جرانفيل هو محور المناقشات التي تدور في المجلس ، وأن المادة الرابعة في منشور جرانفيل هي مثار النقاش المهم والخطير وأبدى الوزير الأسباني تفهمه للمسائل التي أثارها السفير البريطاني وأوصى السفير أنه من السهل التأثير على المندوب الأسباني - إذا اشترك في اللجنة - والحصول على مساندته لبريطانيا في المجلس (٣٢) . وبعد توقيع اتفاقية ١٨٨٨ وافقت الحكومة البريطانية على مساندة مطلب الحكومتين الهولندية والاسبانية لتقديم اقتراح للباب العالي لضمهما ضمن الدول المنصوص عليها بالمادة ٩ باتفاقية ١٨٨٨ (٣٣) . ورغب سولسبري في أن تكون اسبانيا وهولندا من بين الدول التي يجب اخطارها عند أي إجراء يتخذ لحماية قناة السويس بناء على نص المادة ٩ من اتفاقية الاستانة (٣٤) . كما ساندت الحكومة الفرنسية أيضا هذا المطلب واستخدمت نفوذها لدى الباب العالي لقبوله (٣٥) .

الدول المتوسطة والصغرى الأوروبية :

وسارعت البرتغال مؤكدة أهمية قناة السويس لها ، لأن لها مواصلات عبر قناة السويس تربطها بمستعمراتها وممتلكاتها في

Ibid., 30-3-1885 F.O. 433/19/42. P.R.O. (٣٢)

White Salisbury, Const. (سفير إنجلترا بالاستانة) (٣٣)

11-2-1889. F.O. 423/22/32. P.R.O

Salisbury/white, F.O., 9-4-1889. F.O. 423/22/41. P.R.O. (٣٤)

White/Salisbury, Cons. 22-3-1889. F.O., 423/22/40. P.R.O. (٣٥)

الهند والصين والمحيط وشرق أفريقيا وطالبت بالانضمام
للمؤتمر (٣٦) .

كذلك طلبت اليونان الانضمام لمؤتمر باريس نظرا لأهمية قناة
السويس لها ولعلاقاتها التجارية البحرية مع كل موانئ البحر
المتوسط وبالأخص مع مصر (٣٧) .

وساندت الروسية مطلب انضمام اليونان للمؤتمر (٣٨) .
وكذلك طالبت السويد والدانمارك والنرويج وبلجيكا الانضمام
للمؤتمر (٣٩) .

واستخدمت الدبلوماسية البريطانية أسلوب الدهاء ، فهي لم
ترفض طلبات هذه الدول وإنما أبدت موافقتها على الاشتراك في
المؤتمر بشرط موافقة الدول الأخرى (٤٠) . ولكن إيطاليا وفرنسا
والنمسا رأت قبول أسبانيا وهولندا فقط . فقد رأى كالونوكي أن
البرتغال تأتي في ذيل قائمة الدول التي تستخدم سفنها قناة السويس،
وأنه في حالة السماح للبرتغال فسيفتح ذلك الباب لاشتراك دول
كثيرة (٤١) .

وعلى أية حال لم تشترك أية دولة آسيوية (عدا روسيا
وتركيا) أو أفريقية في هذا المؤتمر أو التوقيع على اتفاقية الاستانة
١٨٨٨ .

(٣٦) D'Antas (سفير البرتغال بلندن) to Granville, 23-3-1885
Parl. Pap. op. cit., No. 20.

(٣٧) Argyropoulos (سفير اليونان بلندن) to Granville. 14-3-1885
Parl. Pap. op. cit., No. 25.

(٣٨) Thornton (سفير إنجلترا في روسيا) to Granville, St. Petres.
30-3-1885. Parl. Pap. op. cit., No. 48.

Parl. Pap. Op. Cit., Nos. : 19, 33, 34, 44 (٣٩)

Ibid. (٤٠)

Ibid Nos : 35, 57. (٤١)

المشاريع المختلفة الخاصة بتحديد المركز الدولي

لقناة السويس

(١) القوة البوليسية الدولية البحرية لحماية قناة السويس :

تمسكت الحكومة الايطالية باقتراحها الخاص بتكوين قوة من البوليس الدولي البحرى لحماية الملاحة فى قناة السويس ، وهو الاقتراح الذى تقدمت به ايطاليا لمؤتمر الاستانة ١٨٨٢ فى الجلسة الثانية عشرة للمؤتمر . وقد أصبح هذا الاقتراح عديم الجدوى باحتلال القوات البريطانية لقناة السويس ابان عمليات ١٨٨٢ (٤٢) . وبعد الاحتلال البريطانى ، وارسال منشور جرانفيل للحكومة الايطالية رأى مانشيني أنه من المستحب تأمين قناة السويس لأقصى درجة ابان الحرب اذا ما اتفقت الدول فيما بينها بشكل اتفاقية لتشكيل قوة بوليس بحرى لحماية القناة ، تكون على نمط الاجراءات التى كانت موجودة ابان العمليات الحربية الأخيرة ، بدلا من ترك الحكومة المصرية لتنفيذ امر حماية قناة السويس بمفردها . ولكن باجت - سفير انجلترا بايطاليا - أكد لوزير خارجية ايطاليا بأن منشور جرانفيل يمثل الأساس الذى تستمد منه الدول الكبرى مشروع الاتفاقية الخاصة بحماية القناة فى حالة الحرب (٤٣) .

وعلى أية حال لم يحتج جرانفيل على موقف ايطاليا بل اغتبط لذلك ، وأظهرت انجلترا رغبتها فى مجاملة ايطاليا ورفضت بأدب اقتراح الحكومة الايطالية بانشاء قوة بوليسية بحرية دولية للإشراف على القناة دون احتلال جزء منها . والواقع أن ايطاليا كانت ضعيفة مترددة فى ذلك الوقت لا تدرى ماذا تفعل غدا (٤٤) .

Plunkett/Granville, 19-9-1882, Parl. Pap. (1883) No. 7 (٤٢)

Paget/Granville, Rome, 2-2-1883, Parl. Pap. Egypt (٤٣)

14. (1883).

(٤٤) صفوت ، الاحتلال الانجليزى لمصر ص ٧٠ .

والحقيقة أن إيطاليا كان يهمها أيضا حرية الملاحة في قناة السويس ، ولم تقتنع الحكومة الإيطالية برأى الحكومة البريطانية من قيام مصر باتخاذ الإجراءات الضرورية في حالة الحرب ولكن الحكومة الإيطالية - على العكس - لا تعتقد في جدوى هذا الضمان، خاصة إذا كانت مصر في حالة حرب ، وإن العلاج لذلك هو احتفاظ الدول بحقها بالتنسيق فيما بينها - إذا كان ذلك ضروريا - لقيام « قوة بوليس بحرى » وهو الاقتراح الذى وافق عليه مؤتمر الاستانة في عام ١٨٨٢ (٤٥) .

واستطاعت الدبلوماسية البريطانية أن تجذب إيطاليا الى تأييد سياستها في مصر (٤٦) . وهذا ما سئراه من خلال مناقشات اللجنة الدائمة لمؤتمر باريس لبحث مشكلة قناة السويس ١٨٨٥ .

وكانت الروح الاستعمارية متسلطة على لجنة باريس ، فاستهل جول فيرى رئيس حكومة فرنسا خطابه في المؤتمر بقوله : « ... أنتم مدعوون لاضافة لبنة للبناء الجديد الذى تعمل أوروبا تحت ظلال السلم على اقامته ليكون جاهزا يقيها شر المنافسة الحادة التى حفلت بها صفحات التاريخ ولتضع قواعد تنضبط بها حركة التوسع الاستعماري التى لا تقاوم والتى تستغرق الآن معظم نشاط الغالبية العظمى من الدول » (٤٧) .

المشروع الفرنسى الخاص بتحويل القناة :

بدأ بيللو Billot المندوب الأول في الوفد الفرنسى مؤكدا للاعضاء أن المطلوب هو اعادة صياغة صك اتفاق يتخذ من منشور

(٤٥) Granville/Fraser, F.O. 1-10-1883. Parl. Pap. Egypt (1884) No. 22.

(٤٦) Granville/Lumley (سفير انجلترا بروما) F.O. 11-1-1884. Egypt 5 (1884) No. 22.

(٤٧) راجع نص خطاب جول فيرى - المعروف بميوله الاستعمارية في : Parl. Pap. Egypt 19 (1885) Part. 2.

الحكومة الانجليزية المؤرخ في ٣ يناير ١٨٨٣ - أساسا له ويقرر انشاء نظام نهائى يستهدف ضمان حرية استخدام قناة السويس فى كل وقت ولجميع الدول (٤٨) .

وتقدمت فرنسا بمشروع أهم بنوده البند الرابع جاء فيه : « يعهد بمهمة حماية القناة الى لجنة تشكل من مندوبين عن الدول الموقعة على تصريح لندن في ١٧ مارس ١٨٨٥ تساعد قوات السفن الحربية المراقبة والتي تتبع نفس هذه الدول وينضم اليها مندوب عن الحكومة العثمانية ، ومندوب عن الحكومة المصرية وتتفق مع شركة قناة السويس لضمان لوائح الملاحة والشرطة ، وتراقب بصفة عامة تطبيق نصوص المعاهدة الحالية وتخطر الدول بالاقتراحات التي ترى أنها مناسبة لضمان تنفيذها » (٤٩) .

وسعت الدبلوماسية الفرنسية للحصول على تأييد المانيا للمشروع الفرنسى فتناول فريسينيه الرسائل مع بسمارك . وحاولت الدبلوماسية الفرنسية شرح موقفها للباب العالى وخاصة بالنسبة لنقطة « الضمان الجماعى للاشراف على قناة السويس » :

«Une garantie collective pour la surveillance de la liberti de canal».

باعتبار أن مشروعها لا يمكن أن يسبب اذلالا للباب العالى بالنسبة للمحافظة على حرية الملاحة بقناة السويس ، وأنه لا يتنافى مع منشور جرانفيل ويتفق مع أسس القانون الدولى العام الخاص بالمعتقدات التي شاركت انجلترا نفسها فيها (٥٠) .

وخشى فريسينيه من أن يحث الباب العالى الحكومة البريطانية لتتحفظ فيما يتعلق بالضرر الذى سينال الباب العالى وحده

(٤٨) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة ج ١ ص ٣٢ .

(٤٩) المرجع السابق ص ٦٥ .

Freyclnet/De Courcel, Paris, 9-4-1885 D.D.F. 1ère série (٥٠).
T. 6 No. 3.

بالنسبة لحق سيادته فيما يختص بالمشروع الفرنسي الذي ينص على
الضمان الجماعي للإشراف على الملاحة بالقناة (٥١) .

أهداف التدويل :

هدف المشروع الفرنسي تدويل القناة تحت ستار « انشاء
الرقابة الدولية على القناة » بمعرفة لجنة دولية :

١ - تتخذ الدول السبع والموقعة على تصريح لندن ١٧ مارس
١٨٨٥ بورسعيد مقرا لها .

٢ - تختص بشئون القناة وتتبعها أجهزة عسكرية وفنية وسياسية
وإدارية .

٣ - تخويلها سلطات متشعبة وخطيرة وتجب سلطاتها جميع
السلطات في مصر ، سواء سلطة الحكومة المصرية أو سلطة
شركة قناة السويس أو سلطة الاحتلال البريطاني وتمارس
نشاطها على مدار السنة .

٤ - دهاء الدبلوماسية الفرنسية بعدم استخدامها عبارة تدويل
القناة واكتفت بذكر اللجنة الدولية وكان في تشكيل هذه اللجنة
وفي اختصاصاتها المتعددة ما يجعل المشروع الفرنسي في
لحمته وسداه تدويلا لقناة السويس . كما شاء الدهاء
السياسي الفرنسي ألا يدمج جميع نقاط التدويل في مادة
واحدة بل وزعها على مواد ثلاث بدرجات متفاوتة .

٥ - ضرب النفوذ البريطاني الذي انفرد بالحكم في مصر وفي
قناة السويس واستبداله بنفوذ دولي تشترك فيه الجماعة
الدولية الأوروبية .

٦ - بذلك يتلأشى السبب الرئيسي للسيطرة البريطانية على قناة
السويس وتجلو عن مصر .

٧ - محاولة فرنسا تدويل القناة كخطوة نحو تدويل المسألة المصرية برمتها لضمان المصالح الأوربية .

٨ - وشجع فرنسا وجود أنظمة ومؤسسات دولية قوية في مصر مثل الامتيازات الأجنبية والمحاكم المختلطة وصندوق الدين العمومي وقانون التصفية على تدويل المسألة المصرية ، علاوة على أن قناة السويس في نظر فرنسا مشروع ذو طابع عالمي أوروبي (٥٢) .

(ج) المشروع البريطاني : حرية المرور بقناة السويس :

عارضت الحكومة البريطانية تدويل قناة السويس ، لأن معنى ذلك العصف بالنفوذ البريطاني في مصر ، وتمسكت بحقوق الحكومة المصرية في الدفاع عن قناة السويس وفي تنفيذ المعاهدة المقترحة بحجة أن التدويل فيه مساس بحقوق الحكومة المصرية الإقليمية . وكان هدف السياسة البريطانية من التمسك بحقوق مصر في أية اتفاقية - كما سبق ورأينا - هو انتقال هذه الحقوق عمليا الى يد الحكومة البريطانية ، وأن كل قيد يوضع على حرية الحكومة المصرية ، إنما هو قيد على الحكومة البريطانية . ولذلك جاء الحل البريطاني لمشكلة قناة السويس منفردا بعكس فرنسا التي حاولت الزج بالدول الأوربية في حل مشكلة قناة السويس تحت مبدأ « التضامن الدولي » . وحاولت الدبلوماسية البريطانية جعل المبادئ التي وردت بمنشور جرانفيل دستورا للقناة تفرض على الدول الثماني التي اشتركت معها في عضوية لجنة باريس الدولية ، وأبت على أعضاء اللجنة أن يتناقشوا فيما هو خارج عن هذه المبادئ ، محاولة بذلك حصر النقاش والحوار في الإطار الذي وضعت الدبلوماسية البريطانية ، وقد واجهت الدبلوماسية البريطانية تكتلا متماسكا متراصا من الغالبية العظمى من الدول الأعضاء في

(٥٢) عبد العزيز الشناوي ، تكتل الدول لتدويل القناة ج ١

اللجنة وظهر الصراع السياسى بعنف فيما بين فرنسا والدول الضالعة معها وبين بريطانيا حول تدويل قناة السويس (٥٣) .

هذا وقد اعطى المشروع البريطانى الخديوى حق الاشراف على تنفيذ المعاهدة (المادة الثانية) .

موقف الدول من مسألة تدويل قناة السويس

محاولة استبدال الوصاية البريطانية بالوصاية الأوربية :

لم يأخذ منشور جرانفيل ١٨٨٣ فى اعتباره بالمقدر الكافى رغبات أوربا ، لهذا وقفت الدول الاوربية ضد بريطانيا فى المؤتمر وصوتت لصالح المشروع الفرنسى .

١ - موقف ألمانيا :

ازدادت المصالح الألمانية فى قناة السويس بازدياد أعداد سفنها العابرة للقناة . ومما لاشك فيه انه كان هناك المان ينزعون للمسائل الاستعمارية ويرغبون فى مستعمرات لمانيا وبالأحرى الغرف التجارية فى هامبورج وبريمن والشركات الملاحية ، التى أرادت مساندة امبريالية فى تجارتها مع أفريقيا ، والمغامرين الذين رغبوا فى أن يكون لهم دور فى ظهورهم كمؤسسى الامبراطورية الألمانية . وكان لكل هذه التيارات المختلفة أثرها فى تحويل سياسة ألمانيا ، وان كان بسمارك قد سمح لبعض الحماس الاستعمارى أن يحول ويؤثر فى سياسته الخارجية ، ولكن ذلك لا يجعلنا نعتقد بأن بسمارك تغاضى عن طموح ألمانيا فى أوربا ، أو أن يستسلم للطموح فيما وراء البحار ذلك أن بسمارك ركز اهتمامه فى أوربا ويبدو هذا فى قوله :

(٥٣) المرجع السابق ص ٤٤ ، ٤٦ ، ٤٧ . وراجع بنود المشروع البريطانى

بالتفصيل .

«My map of Africa lies in Europe. Here lies Russia and here lies France, and we are in the middle. That is my map of Africa». (٥٤) .

وسعى بسمارك للتفاهم والمصالحة مع فرنسا ، والوقوف معها في وجه إنجلترا (٥٥) ويحث بسمارك مع فرنسا بطريقة ودية الاقتراحات الرامية الى الاصرار على جعل المسألة المصرية أوربية : «Europeanizing of Egypt» وانباء استتار إنجلترا بمصر (٥٦) .

وعلى أية حال فان بسمارك كان في حقيقة الأمر مقتنعا تماما بأن المسألة المصرية خطيرة جدا ونموذج سهل للصراع مع البريطانيين (٥٧) .

وفي خريف عام ١٨٨٤ أوحى بسمارك لكورسيل بفكرة تكوين «عصبة بحرية ضد إنجلترا» (٥٨) .

وفي حقيقة الأمر كان الاحتلال البريطاني لمصر فرصة لبسمارك للمناورات الدبلوماسية بينما كان بمثابة هزيمة سياسية خطيرة لفرنسا . ويرى مارلو أن بسمارك رغب في عدم انتهاء الاحتلال الإنجليزي من حيث أن ذلك أو حدث سيحرمه من فرصته في «الابتزاز السياسي» . «opportunity of chantage» (٥٩) .

وهكذا دفعت رغبة المانيا في الانطلاق في ميادين الاستعمار في أفريقيا والاقيانوسية الى مساندة المشروع الفرنسي .
ورأى العضو الألماني في لجنة باريس الآتي :

-
- | | |
|---|------|
| Taylor, op. cit., PP. 292 — 4. | (٥٤) |
| Ibid P. 294. | (٥٥) |
| Cecil, Life of Salisbury. op. cit., Vol. 3. P. 136 | (٥٦) |
| Taylor op. cit., P. 296. | (٥٧) |
| Courcel/Ferry. 21, 23 Sept. 1884. D.D.F./ ère série | (٥٨) |
| T.V. Nos : 404, 405 , 407. | |
| Marlowe., Op. Cit., P. 78. | (٥٩) |

١ - ضرورة قيام الدول الكبرى الموقعة على تصريح لندن ١٨٨٥ بالمطالبة بحق الاشتراك فى لجنة تختص بمراقبة قناة السويس باعتبارها قناة تشترك فيها الدول بل وتتزاحم مصالح كبرى وخطيرة تفوق فى أهميتها الى حد بعيد مصالح الدول فى نهر الدانوب .

٢ - استبدال سلطة الشركة بسلطة أكثر حزمًا وثباتًا ليتمكن التصدى لكافة الأحداث المحتمل وقوعها .

٣ - أن نمو الاستعمار الاوروبى فيما وراء البحار قد ضاعف من أهمية قناة السويس ، وسوف يزداد عظم دورها أضعافًا مضاعفة فى القريب وبالتالى ضرورة اقرار الضمانات الخاصة بقناة السويس لمواجهة المستقبل .

٤ - تهديد الثورة المهدية لقناة السويس ، واذن فمن الضرورى أمام هذه الحقائق والاحداث أن تمتد الرقابة الدولية على القناة فى أوقات السلم أيضا .

٥ - أن عمل اللجنة الدولية المقترحة لا يحرم « الدولة صاحبة الاقليم » من مباشرة حقوقها والوفاء بواجباتها فهى فى استطاعتها استخدام جيشها وشرطتها لاتخاذ التدابير اللازمة التى تحمل على احترام نصوص المعاهدة . وخلص المندوب الالمانى من ذلك ، الى أن اللجنة الدولية المقترحة انما تقوى وتدعم عمل الحكومة المصرية بايجاد ضمان اضافى ومصدر تأييد أدبى للحكومة المصرية (٦٠) .

٢ - موقف فرنسا :

شدت فرنسا اليها غالبية الدول الاعضاء فى اللجنة فمضوا يؤيدونها فى حماس بالغ لتدويل القناة بعد أن بلغت المصالح

(٦٠) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة ج ١

الأوربية البحرية والاستعمار - عبر قناة السويس شأوا عظيما في هذه الفترة (٦١) .

ورأى جول فرى أن الضمان الجماعى لحرية المرور فى قناة السويس هو حجر الزاوية والسبيل لحل المسألة المطروحة للبحث ، وحاول فرى الحصول على موافقة الدول على المشروع الفرنسى (٦٢) .
وأتت فرنسا فى صيف عام ١٨٨٥ بمحاولة اقناع بسمارك برحيل القوات الأجنبية عن مصر وتركها لنفسها a elle — même
باتفاقيات وبالضمان الجماعى sous la garantie collective
الأوربي (٦٣) .

قناة السويس ونهر الدانوب :

سعت فرنسا للمحافظة على مصالحها وحقوقها فى قناة السويس عن طريق ضمان حرية الملاحة وباحلال الوصاية الأوربية على قناة السويس بدلا من تلك الوصاية الانجليزية بانشاء « لجنة قناة السويس » وهى شبيهة بتلك الخاصة « بلجنة الدانوب » التى أصبحت حكومة سباعية لها ميزانيتهما وتشريعها وساطتها القضائية ، وجعل سلطة اللجنة الدولية واسعة بقدر الامكان ، وذلك للسماح للسفن الحربية عند المداخل أو انضمام قوادهم للجنة ، وتوسيع نطاق منطقة القناة الى أكبر قدر كلما أمكن ذلك (٦٤) .

وكثيرا ما عقدت المقارنة بين قناة السويس ونهر الدانوب .
فعندما أثيرت مشكلة حمولة السفن (١٨٧٣) ، اقتبست بعض قواعد حمولة نهر الدانوب فى قناة السويس ، والآن تتم هذه المقارنة من أجل تبرير تعيين لجنة دولية للإشراف على تنفيذ الاتفاقية .

(٦١) انظر الفصلين : الرابع والخامس من هذا البحث .

(٦٢) «..... la garantie collective et la liberté du Canal sont les clefs de voute » ferry/waddington, Paris 23-1-1885 D.D.F.T. 5. No. 537.

Freycinet/courcel, Paris 29-5-1885. D.D.F.T. 6. No. 20. (٦٣)

Farnie, op. cit., P. 329. (٦٤)

وكان هدف فرنسا من وجود هذه اللجنة الدولية ، الاشراف على تنفيذ الاتفاقية ، وعلى هذا ضمان قيام « ضمان دولي فعال » لذلك عارضت بريطانيا بشدة قيام لجنة الرقابة الدولية التي قد تشكل تكتلا دوليا في جلسات مستمرة للحكم على السياسة البريطانية في مصر ، مثل لجنة الدين لعام ١٨٨٥ ، والمحاكم المختلطة (٦٥) .

وعارض المندوب البريطاني - في جلسة ٦ مايو - مسألة الربط بين نهر الدانوب وقناة السويس ، على أساس أن شركة قناة السويس لا تختلف كثيرا عن شركة سكة حديد مصرية وأنه يمكن في حالة الضرورة قيام ممثلي الدول الأجنبية في مصر ، بممارسة مهامهم الرسمية بمراقبة تنفيذ الاتفاقية وارسال تقاريرهم الى حكوماتهم في حالة تعرض الاتفاقية لخطر الانتقاص *Infraction* ودافع بونسيغوت بقوله : « ان الدانوب يمر مائي عظيم يمر خلال عدة دول ، وحالته المادية ابان اجتماعات لجنة الدانوب تسبب العقبات للملاحة » وكان ضروريا القيام ببعض الأعمال لتحسين مجرى النهر ، وكان على السفن التي تعبر هذا النهر أن تخضع بالتتابع لتعليمات كل دولة على النهر . وعلى هذا كان من الضروري ايجاد نظام جديد يمكن تطبيقه على النهر كله ، وذلك لاجراء تعليمات موحدة للملاحة ولتعريف رسوم الملاحة ولاستخدام هيئات مختلفة لادارة الملاحة ولذلك تم تشكيل « اللجنة الدولية » لحل المشكلات ولممارسة السلطة على هذا التنظيم الجديد (٦٦) .

٣ - موقف ايطاليا :

وساندت ايطاليا انجلترا في المؤتمر وخاصة في معارضتها لتدويل القناة ، حتى لا تغضب انجلترا ، ولضمان مصالحها

Ibid. P. 340.

(٦٥)

Silvia, W.A., op. cit. PP. 335 — 6.

(٦٦)

وراجع بالتفصيل المناقشات التي دارت في لجنة قناة السويس بين الأعضاء عن عقد مقارنة بين مركز قناة السويس ونهر الدانوب في بحث : عبد العزيز الشناوي ، تكتل الدول ج ١ ص ٨٤ ، ٨٥ ، ٨٦ ، ٨٧ ، ٩١ ، ٩٢ .

الاستعمارية في البحر الأحمر (٦٧) . وعندما أثير موضوع نهر الدانوب ، انبرى مندوب إيطاليا بالدفاع عن وجهة النظر البريطانية مؤكداً أن قناة السويس تختلف اختلافاً جذرياً عن نهر الدانوب أو أي نهر دولي ، لأن القناة لا تخترق أراضي عدة دول ، وبالتالي فليس هناك ما يبرر إنشاء نظام « الكوندينيوم » أي الاشتراك في الحكم والمراقبة . وشبهه القناة بمضيق دولي أنشأته عبقرية الإنسان وأسهمت فيه رؤوس أموال دول عديدة ، والقانون الدولي يعترف بحرية المرور في المضائق ، ولكن هذا القانون الدولي لم يخضع المضائق للمراقبة تباشرها لجان دولية تقيم في إقليم الدولة التي تمتلك ضفتيها . وطالب بتشكيل « لجنة من القناصل » المعتمدين في القاهرة برئاسة مندوب تركي يعاونه مصري ، لتنظيم مهمة حماية القناة ، وتتفق مع شركة قناة السويس لضمان مراعاة لوائح الملاحة والشرطة في كل مرة تنشب فيها حرب أو تهدد ثورة داخلية سلامة القناة وذلك بعكس الاقتراح الفرنسي الذي رأى أن تكون مهام اللجنة الدولية في زمن السلم والحرب على السواء (٦٨) .

٤ - موقف النمسا والمجر :

وأيدت النمسا الاقتراح الخاص بإنشاء لجنة دولية، وأستشهدت بأقوال فقهاء القانون الدولي ، ورأت أنه من المناسب أن تطبق على قناة السويس - بطريق القياس - النظام المقرر للموانئ المحايدة ، وأن هناك تشابهاً كبيراً بين قناة السويس وبين المضائق التي تصل بين بحرين مفتوحين لكل الشعوب . وحاول البارون دي هان De Haan اثبات أن قناة السويس كانت على نحو ما مضيقاً طبيعياً قديماً ، ونادى بحرية المرور في القناة مستنداً إلى آراء فقهاء القانون الدولي ومبدأ حرية البحار ، والذي يتصل به كنتيجة

(٦٧) راجع الفصلين : الرابع والخامس من هذا البحث عن الاستعمار

الإيطالي في البحر الأحمر .

(٦٨) عبد العزيز الشناوي ، تكتل الدول لتدويل قناة السويس ج ١

ص ٩٠ ، ١١٦ .

حتمية حرية استخدام طرق المواصلات التي تربط بين بحرين يقعان بينهما ، حيث ان المضائق ليست سوى ممرات تصل بين بحرين وتسمح بالملاحة من أحد البحرين الى الآخر فان استخدام المضائق يجب أن يكون حراً كحرية استخدام البحر نفسه (٦٩) . ورد عليه المندوب البريطاني بأن المضائق الطبيعية شئ والممرات الصناعية شئ آخر مثل قناة السويس وقناة كاليدونيا Caledonia Canal اللتين أنشأهما الانسان بقدرته وطاقته ، ولا يمكن التسليم بتحميل مثل هذه الطرق حق ارتفاق دولي بالمرور فيها على الرغم من أنها تصل بحرين . وفيما يختص بقناة السويس فان المطلوب هو تقرير ارتفاق اتفاقي . وأنه لا محل اطلاقا للقياس بين قناة السويس ومضيق بحري (٧٠) . الا أن دي هان رد على المندوب البريطاني بأنه لم يفرق بين المضائق الطبيعية والمضائق التي صنعتها يد الانسان . والممر المائي الذي يصل بين نهريين يجب أن يكون حراً للتجارة الدولية وإذا كان هذا الممر صنعته يد الانسان فلا يملك صاحب هذا الممر الحق في أن يغلقه حسب هواه ، وتمسكه بأن هناك تشابهاً بين قناة السويس وبين دلتا نهر الدانوب .

وشرح بعض الفروق الجوهرية بين لجنة الدانوب وبين اللجنة الدولية المقترحة لقناة السويس وأهدافها هي : صيانة القناة ، ولوائح الملاحة في قناة السويس وضعتها الشركة وينفذها مندوبوها دون أن تعترف الدول بذلك ، بينما وضعت الدول لوائح الملاحة في نهر الدانوب . ولا مجال لتخوف انجلترا من تدخل اللجنة الدولية في شئون شركة قناة السويس وأكد مندوب النمسا أن نفوذ بريطانيا في شركة قناة السويس عظيم لأنها تملك نصف عدد الأسهم تقريباً وتعيينها لعدد من المديرين الانجليز بمجلس ادارة الشركة ، وتوصل الى أن مصالح الدول الأخرى في قناة السويس في حاجة الى مزيد من الحماية ، مستشهداً بتضامن الدول الكبرى بهذا الصدد .

(٦٩) عبد العزيز الشناوي ، تدويل قناة السويس ج ١

ص ١٠٠ - ١٠٢ .

(٧٠) المصدر السابق ص ١٠٢ .

٥ - موقف روسيا :

وساند المندوب الروسى هتروفو Hitrovo الاقتراح الفرنسى بقيام لجنة فى بورسعيد للرقابة الدولية على القناة ، بينما المشروع الايطالى ، الذى يعهد الى قيام لجنة بالقاهرة الى يعهد الى الحكومة المصرية بالسهر على تنفيذ المعاهدة (٧١) ، واقترح هتروفو فى ٤ مايو النص على حماية القناة بالعبرة التالية : « عن طريق قواتهم الخاصة » وذلك حتى يمكن ان يستبعد أى حلفاء للخديوى مثل بريطانيا فى مسألة حماية قناة السويس (٧٢) . كما أيد هتروفو مندوب فرنسا بأن تباشر اللجنة الدولية عملها يوميا وعلى مدار السنة فى أعمال المراقبة على حركة مرور السفن فى القناة (٧٣) . وفى جلسة ٩ يونية ١٨٨٥ اقترح هتروفو مد الاتفاقية المقترحة لتشمل البحر الأحمر ، الذى كان ضيقا بما فيه الكفاية ليشكل « الامتداد الطبيعى للقناة الصناعية » :

The Natural Continuation of the artificial passage.

ويسهل حصاره بعكس البحر المتوسط . وقد عارض المندوب الايطالى هذه الفكرة وذلك من أجل أن تحفظ لاطاليا حرية التوسع من مصوع (٧٤) .

وعلى أية حال يمكن تأسيس أركان الرقابة الدولية على قناة السويس فى نظر فرنسا والدول الضالعة معها فيما يلى :

١ - الطابع الجماعى للمراقبة عن طريق تأليف لجنة من قناصل الدول لمراقبة تنفيذ الاتفاقية .

(٧١) المصدر السابق ص ١١٧ .

(٧٢) Parl. Pap. Egypt 19 (1885) Part. 2 — sitting No. 10.

4-5-1885.

(٧٣) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة ج ١ ص ١٢٧ .

(٧٤) Parl. Pap. op. cit., Part 2, Protocol No. 4 sitting

9-6-885.

٢ - الطابع الالزامى للمراقبة : لمباشرة أعمالها أمر الزامى .

٣ - دوام المراقبة : فى السلم والحرب (٧٥) .

٦ - موقف المندوب البريطانى :

رد المندوب البريطانى بأن التجربة قد أثبتت التزام الدول بعدم التدخل فى شئون القناة ، وتسائل عن سبب محاولة الدول تقرير مبدأ التدخل (١٨٨٥) وادخل تعديلات على نظام ثبتت صلاحيته وسلامته . ورأى أن لجنة الرقابة الدولية ، هى منظمة خطيرة تؤدى الى التدخل المستمر فى شئون شركة قناة السويس (٧٦) . وقد هاجم المندوب البريطانى اللجنة الدولية وعدد مضارها من مواجهة حالة التعطل وتحمل مصر أعباء مالية ضخمة علاوة على عجزها عن اتخاذ اجراء تنفيذى . وطالب بونسيفوت احالة هذا الموضوع الى اللجنة العامة لخطورته فيما يتعلق بالمبادئ (٧٧) .

وقد لخص استاذنا الدكتور عبد الميزن الشناوى اسانيد المؤيدين لانشاء الرقابة الدولية على قناة السويس واسانيد المعارضين لها (٧٨) .

ولقد تقدمت بريطانيا بعدة مشاريع فى لجنة باريس ، وكذلك فرنسا وايطاليا . وانتهت لجنة باريس الدولية أعمالها فى ١٣ يونية ١٨٨٥ ، وفرغت من اعداد مشروع المعاهدة ، حيث وافقت عليه جميع الدول الأعضاء فيما عدا بريطانيا وايطاليا (٧٩) .

(٧٥) عبد الميزن الشناوى ، تكتل الدول ج ١ ص ١٢٧ .

(٧٦) المرجع السابق ص ١٢٧ .

(٧٧) راجع تفاصيل هذا الموضوع بالمصدر السابق من

ص ١٣٢ - ١٣٣ .

(٧٨) انظر بالتفصيل المصدر السابق ص ١٣٨ - ١٤٤ .

(٧٩) راجع نص مشروع المعاهدة ١٣ يونية ١٨٨٥ فى كتاب : عبد الميزن

الشناوى وجلال يحيى ، وثائق ونصوص التاريخ الحديث والمعاصر . من

ص ٦٥٥ - ٦٥٩ .

وقد أقرت الدول الأوروبية - ممثلة في لجنة باريس الدولية - مبدأ إنشاء رقابة دولية على قناة السويس . وفشلت لجنة باريس الدولية في الوصول الى رأى موحد تتلاقى عنده وجهات نظر فرنسا والدول الست الضالعة معها من ناحية وانجلترا وايطاليا من ناحية أخرى . وأرسلت الحكومة الفرنسية وثائق أعمال اللجنة الى حكومات الدول التي اشتركت في المؤتمر تمهيدا للتوصل الى اتفاق بشأن الموضوعات المتبقية مثار الخلاف .

وهكذا توصل مؤتمر باريس بعد عشرة أسابيع من المناقشات (٣٠ مارس - ٣٠ يونية ١٨٨٥) الى مسودة اتفاقية تتسم بشكل واضح باتجاهها ضد الأهداف البريطانية . وكان من نتيجة المناقشات والحجج التي ساقها كل طرف أن الهم ذلك عباقرة القانون الدولي وقناة السويس ، وقدمت أول رسالة علمية للجامعة عن : « المركز القانوني للقناة » ، والتبرير القانوني لانتهاك ملكية مصر في إدارتها للقناة « (٨٠) » .

ووصف البعض قناة السويس بأنها « أبو الهول للدبلوماسية الأوروبية » :

«The Suez maritime Canal is the Sphinx of European diplomacy». (٨١) .

وقام لفيف من رجال القانون الفرنسي (٨٢) بتقديم تصور سولسبرى عن تفوق السيادة التجارية على المصالح الإقليمية ، للفكر القانوني ، وذلك لتبرير مصادرة الملكية الإقليمية لمصلحة

(٨٠) «The legal status of the Canal and the legal justification of encroachment on Egypt's control of the Canal». Farnie., op. cit., P. 330.

Ibid.

(٨١)

(٨٢) Fournier de flaix, Octave Borelli, Pradier-Fodéré : أمثال

الانسانية(٨٣) . وهكذا فان رجال القانون في أوروبا بحثوا حماية مصالح المجموعة الدولية ضد بريطانيا ، وقد فعلوا ذلك على حساب مصر وتركيا(٨٤) .

٧ - موقف الدولة العثمانية :

ومن العجيب أن يؤيد مندوب تركيا في المؤتمر ، انشاء الرقابة الدولية ، وقد انساق المندوب التركي وراء التيار الاستعماري بغفلة وجهالة . ولم يكن يعنيه طوال اجتماعات اللجنة مستوى الاعتراض على تمثيل مصر في المؤتمر(٨٥) .

انتقال المفاوضات الى مرحلة المفاوضات الثنائية بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية :

وبعد انتهاء أعمال مؤتمر باريس اتصلت الحكومة الفرنسية في ١٧ نوفمبر ١٨٨٥ بالحكومات الأوربية التي كانت ممثلة في لجنة باريس تستطلع رأيها في الخطوات التالية للوصول الى وضع نظام يستهدف تقرير حرية المرور في قناة السويس على ضوء ما أسفرت عنه مناقشات لجنة باريس . واستقر رأي تلك الحكومات على أن تقوم الحكومتان الفرنسية والبريطانية بمحادثات ثنائية لتسوية المسائل المختلف عليها في مشروع الاتفاقية وعندئذ ستوافق الدول عليه بدون تعديل أو بأدخل تعديل . وتبودلت المشاريع المختلفة الفرنسية والبريطانية فيما بين الدولتين بالاتصالات الدبلوماسية(٨٦) . ولم تكن فرنسا تريد تأجيل المفاوضات الخاصة بقناة السويس(٨٧) . وعندما استطلعت الخارجية الفرنسية رأي

Farnie., op. cit.

(٨٣)

Ibid P. 331.

(٨٤)

(٨٥) مصطفى الحفناوي ، قناة السويس ومشكلاتها ج ٢

ص ١٩٧ ، ٢٤٤ .

(٨٦) عبد العزيز الشناوي ، تدويل القناة ج ٢ ص ٢ .

De courcel/freycinet, Berlin, 4-12-1885 D.D.F.T. 6.

(٨٧)

No. 128.

بسمارك بعد انتهاء مؤتمر باريس بالنسبة لمسألة تدويل قناة السويس
أوضح أن هذه المسألة يمكن تذليلها عن طريق المحادثات المباشرة
بالطريقة الودية عن طريق الاتصالات الدبلوماسية بين لندن وباريس،
فقد حاولت فرنسا التأثير على بسمارك ليمارس الضغط على لندن
بهذا الخصوص (٨٨) .

وحاول بسمارك ألا يزوج بنفسه في صراع سافر مع إنجلترا
فقد كان يرى خطورة المسألة المصرية ، وتبدلت الرسائل
الدبلوماسية فيما بين روزبري ووادنجتون في ربيع عام ١٨٨٦
بصفة غير رسمية للتوصل الى تفاهم بخصوص مسودة الاتفاقية
فلقد تركت مناقشات مؤتمر باريس آثارا سيئة على حكومة إنجلترا
وجعلتها غير راغبة في متابعة المناقشة لذلك أوضحت الحكومة
الفرنسية أنها لا تفكر في عودة اجتماع اللجنة الدولية وإنما هدفها
— على العكس — هو توصيل الدولتين الى تفاهم عن طريق
المراسلات الودية وبهذه الطريقة لن توجد صعوبات لتسوية الأمور
مع الدول الأخرى بمراسلات بسيطة من وزارة الى أخرى (٨٩) .

وكان مركز سياسة إنجلترا في ذلك الوقت في حرج شديد
بالنسبة لمشكلة قناة السويس ، سواء من خارج البلاد أم داخلها ،
فقد أوضح تقرير لورد سولسبري الى الملكة في نوفمبر ١٨٨٦ كيف
وقف راندولف في وجهه لكي لا يعطى امتيازات لفرنسا والمعارضة
الشديدة في الوزارة — التي يقودها وزير الخزانة — بالنسبة
لمفاوضات مع فرنسا حول قناة السويس ، والتي يشعر شخصيا
هو ووزارة الخارجية بالضرر الذي سيقرب على ذلك اذا سارت
هذه المعارضة على هذا المنوال (٩٠) .

De Courcel/Freycinet, 26-2-1885. D.D.F.T. 60 No. 153. (٨٨)

Lyons/Rosebery. Paris 15-3-1886 F.O. 423 : 18 No. (٨٩)

21. P.R.O.

Cecil, Life of Salisbury. op. cit., Vol. III. P. 322. (٩٠)

وأحس سولسبرى بعزلة بريطانيا ازاء التكتل الذى قاده فرنسا ضدها من أجل تدويل القناة . لذلك نجد الحكومة البريطانية وقد أخذت بمبدأ انشاء الرقابة الدولية على قناة السويس فى اتفاقية الجلاء عن مصر (درمندوولف فى ٢٢ مايو ١٨٨٧) . وهكذا أدى الضغط الدولى وتكتل الدول فى اجتماعات لجنة باريس الى جعلها تتزحزح عن موقفها وتأخذ بشطر من جوانب هذه الرقابة على النحو الذى ورد فى المشروع البريطانى الثالث . وكان التحفظ البريطانى فى حقيقة الأمر يبيح لها التحلل من أحكام المعاهدة (٩١) .

وفشلت اتفاقية ١٨٨٧ بسبب ضغط الحكومتين : الفرنسية والروسية على السلطان لرفض التصديق على الاتفاقية ، وشعرت تركيا بخيبة أمل لضياع فرصة اتفاقية درمندوولف منها بسبب الضغط الفرنسى والروسى ، وانتهاز السفير البريطانى بالاستانة الفرصة للتأثير على تركيا بخصوص اتفاقية قناة السويس (٩٢) .

وجاء بالمادة الثامنة فى اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ الخاصة بقناة السويس نص يعهد الى وكلاء الدول الموقعة على المعاهدة المعتمدين فى مصر بمراقبة تنفيذها ويجتمعون فى كل ظرف يهدد سلامة القناة او حرية المرور بها (٩٣) .

وهكذا تقلص مشروع تدويل قناة السويس الى الصورة التى التى انتهت اليها اتفاقية الاستانة بسبب المعارضة العنيفة المتصلة التى حملت لواءها الحكومة البريطانية حتى استطاعت أن تسلب من لجنة الرقابة الدولية أهم اختصاصاتها التى جاء بها المشروع

(٩١) عبد العزيز الشناوى ، تكتل الدول لتدويل القناة ج ٢

ص ١٠ - ١١ وراجع نص الاتفاقية فى :

Parl. Pap. Egypt 7 (1887) No. 88.

White/salisbury, Telegram const. 8-11-1887. F.O. (٩٢)
423/25. No. 65. P.R.O.

(٩٣) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة ج ٢ ص ٣٢ .

الفرنسي (٩٤) أول . وخففت المادة ٨ «اللجنة» الى مجرد اجتماع غير عادى لممثلى الدولة فى مصر فى حالة تعرض أمن وحرية المرور فى القناة للخطر ، وتقدم نصائحها وتحذيراتها للحكومة المصرية عند الخطر . ولم تكن لهذه اللجنة سلطات تماثل سلطات لجنة الدانوب . كما لم يكن لهذه اللجنة حق مخاطبة الدول الكبرى من خلال مجموعة أعضائها وتجتمع اللجنة سنويا برئاسة مندوب تركى وبحضور مندوب مصرى . وهى اجراءات قبلها سسولسبرى على اعتبار أنها غير مهمة وغير ضارة (٩٥) .

ولقد عارض كرومر مسألة رغبة الأتراك فى تولي رئاسة لجنة القناصل بصفة مستمرة لأن ذلك سيعطيهم مركزا يجعلهم مصدرا للمضايقة لسياسته فى مصر :

«There is a hitch in the Suez Canal Convention. The Turk wishes to be the permanent head of the consular commission we object, as it will give him more locus standi.» (٩٦) .

وعلى أية حال فقد كانت المصالح البريطانية تحميها مسألة الاجماع فى الآراء حتى تكون قرارات اللجنة نافذة المفعول ، وترك للحكومة المصرية اتخاذ كافة الاجراءات الضرورية لتنفيذ الاتفاقية ، والتزام كامل من جانب السفن الحربية بالتعليمات عند عبورها القناة . وكانت انجلترا تحمى هذه الحقوق امام أوروبا . كما وضعت اتفاقية ١٨٨٨ عوائق امام تدخل السلطان فى مصر تحت شروط

(٩٤) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة ج ٢ ص ٣٢ .

Which salisbury accepted as unnecessary but (٩٥)

harmless» Salsibury/Egerton., 21-1-1887. Egypt 1 (1888).

F.O. 633/7. No. 97. F.O. 20-1-1888. Cromer's Papepers. (٩٦)

P.R.O.

محددة عندما تطلب مصر ذلك عندما تكون قواتها غير كافية . .
وأصرت الدول على ضرورة قيام السلطان باستشارتهم وعلى هذا
حرمت مصر من حق الاستعانة بأى حليف تختاره (٩٧) .

تحليل لاتفاقية ١٨٨٨ :

وكانت اتفاقية ١٨٨٨ نتاجا لثلاثة جوانب : منشور جرانفيل
١٨٨٣ وأبحاث اللجنة الدولية بباريس ١٨٨٥ ومفاوضات الحكومات
بخصوص ما وصلت اليه هذه اللجنة . وحددت اتفاقية ١٨٨٨ المركز
الدولى لقناة السويس .

وقد افترقت الاتفاقية الى الصراحة والوضوح ، ووجود فجوات
وبنود فى نصوصها تتيح للسلطات البريطانية مجالا واسعا تلعب
فيه على هواها . ولم يرض ساسة ولوردات البحرية البريطانية عن
بعض بنود هذه الاتفاقية ، وخاصة ابان الحرب ، فهى غير محددة
فى عباراتها وغير كافية :

«... inherent objections in the spirit of the convention
itself as well as insufficient precession in its clauses»
• (٩٨)

ولقد ضمن امتياز ١٨٥٦ حرية المرور فى القناة ولكن هذه
الحرية انتهكت عامى ١٨٧٧ ، ١٨٨٢ .

اما اتفاقية ١٨٨٨ فقد اعفت السفن الحربية من المثل أمام
القضاء الاقليمى المصرى ، كما اعفتها أيضا من الحصول على
موافقة مسبقة من مصر قبل مرورها بالقناة . وأصبحت الحرية هنا
هى حرية مرور السفن الحربية للمتحاربين وفقا لأحكام القانون
الدولى الذى يسمح للسفن الحربية بالمرور فى المياه الاقليمية للدول

Farnie, op. cit., P.P. 340 — 341.

(٩٧)

CAB. 38/9/43. C-I-D. Memorandum of International
status of the Suez Canal 27-3-1904.

(٩٨)

المحايدة ودخول موانئها وقنواتها • ويشمل هذا التصريح جميع الدول ولم يقتصر على الدول التسع الموقعة على اتفاقية ١٨٨٨ • وهكذا سلبت مصر حق منع مرور سفن أية دولة • وقد نظمت اتفاقية ١٨٨٨ المرور في قناة السويس للسفن الحربية ولم يطبق هذا الأمر على السفن التجارية ، فجعلت هذه الاتفاقية من قناة السويس ممرا لجميع المتحاربين ، ولكنها ادمجت القواعد التي تحكم بقاء السفن المتحاربة في الموانئ المحايدة ، ومنعت الاتفاقية انزال أو التزود بالمؤن للسفن الحربية أثناء عبورها القناة ، ولكنها لها الحق في التموين الضروري جدا ولأدنى حد ممكن ولا يتجاوز بقاؤها في موانئ القناة ٢٤ ساعة على الأكثر • وقد استُخدمت الاتفاقية نفس العبارات الواردة في أول اتفاقية جنيف لعام ١٨٦٤ للأطباء والمصابين والمستشفيات والتي امتدت عام ١٨٦٨ لتشمل السفن والناقلات الحربية التي تنقل المصابين فقط (٩٩) •

ومنعت اتفاقية ١٨٨٨ ممارسة حقوق الحرب بما فيها حق الحصار والغنائم والبحث داخل مياه القناة أو خلال ثلاثة أميال من موانئ مداخل القناة • وكانت القناة معرضة للحصار طيلة السنوات الثماني عشرة التالية لافتتاحها إلى أن جاءت اتفاقية ١٨٨٨ لتحررها من هذا التهديد (١٠٠) •

وفشلت بريطانيا في انجاح مشروعها الخاص بمنع السفن الحربية من اصطحاب غنائمها عبر قناة السويس ، وكان الاقتراح البريطاني في لجنة باريس يهدف إلى حماية سفن أسطولها التجاري • وربما جعل هذا الاقتراح قناة السويس حاجزا واقيا Bulwark للتجارة البريطانية ، لأن مثل هذه الغنائم ستكون على ما يبدو بريطانية والغنائم غير بريطاني • ومنحت الاتفاقية حق الأسر والغنائم للسفن الحربية ، وسمحت باصطحاب سفينة الأعداء بعلمها عبر قناة السويس • ولم يرد نص محدد في اتفاقية ١٨٨٨ حول هذا الموضوع

Farnie, op. cit., P. 337.

(٩٩)

Ibid. P. 338., Cf. Marder, op. cit., P. 572.

(١٠٠)

حسبما اقترحت هولندا ذلك في المؤتمر . وأصبحت موانئ القناة بمثابة ملجأ Assylum للسفن الهاربة من مطارديها ، حتى لا تصبح غنيمة حرب (١٠١) .

وجاءت الاتفاقية عامة في بنودها بشكل خطير ، ولم تضع ضوابط لمشاكل التفسير فهي مثلا لم تضع شروطا لكيفية تموين السفن الحربية بالفحم ، رغم أن الروسية أثارت هذه المسألة عام ١٨٧٧ . كما أنها لم تضع تفسيرا واضحا لكلمة « احلال السلام » على الرغم من أنها أبعدت جزءا من مصر عن أعمال الحرب . . . وحالت بين الدول الأوروبية من أن تهاجم مصر عن طريق قناة السويس حتى لو كانت مصر في حالة حرب مع تلك الدولة (١٠٢) .

كما تجاهلت الاتفاقية مصلحة الدولة صاحبة الاقليم ، وجاءت بعض بنودها قاصرة أو جامدة أو ضعيفة أو متناقضة مع بعضها البعض . كما منعت مصر من تحصين القناة ومن الحرب في مياهها ومن ممارسة حق الحصار ، كما منعتها من اعتراض مروب السفن الحربية في قناة السويس (١٠٣) . ولم تجعل الاتفاقية القناة منزوعة السلاح لأنها لم تمنع التحصينات المؤقتة بنفس الوضوح الذي منعت فيه انشاء التحصينات الدائمة (مادة ١١) (١٠٤) .

(ج) حرية المرور في قناة السويس :

لقد كشفت الاتفاقية عن التوسع الشاسع بالافتراض القائم على تصور حق الطريق خارج أوربا ومبدأ السماح للمحاربين بالمرور قسرا وخلق طريق لقواتهم عبر أراضي دولة محايدة عندما

(١٠١) وانظر موضوع مروز الفنائم في القناة : عبد الله رشوان ، المركز الدولي للقناة ص ١٢٢ - ١٢٤

Farnie, op. cit. P. 339.

(١٠٢)

(١٠٣) راجع تفاصيل نقد وتحليل لاحكام معاهدة ١٨٨٨ في كتاب :

عبد الله رشوان المركز الدولي للقناة ص ١٥٧ وما بعدها .

Farnie, op. cit., P. 338

(١٠٤)

ترفض تلك الدولة المحايدة هذا العبور - قد انهار بعد ثورة المبدأ الجديد القائل بأن الدولة المحايدة ترتكب خرقا كبيرا لواجبات حيادها اذا منحت مثل هذا العبور ، وان حق تنظيم أو رفض العبور عبر الأراضي كان معترفا به في اليونان القديمة . ومصر لها حق السيادة على أراضي القناة وايضا الممر الملاحي ، أو مثل استخدام الطريق البري . ولكن مصر عانت من العقوبات التي فرضت عليها تحت اسم « حرية المرور » أو البحر الحر (١٠٥) : Mare liberum »

كذلك اعتبرت اتفاقية الاستانة خليج السويس كله كطريق عالمي على الدوام وللجميع حق المرور فيه . ولم يكن محددًا بمدة امتياز عقد الشركة ، وعلى هذا كان مستمر حتى بعد عام ١٨٨٨ ، وانتهكت بذلك الحقوق المصرية للسيطرة على مياهاها الإقليمية (١٠٦) .

وقد حولت الاتفاقية القناة الى اقليم بحري محايد والى ممر صناعي أو حتى بسفور ثان (١٠٧) . وحولت جزءا من أراضي مصر الى بحار مفتوحة High Seas وأكدت أن هذه الأرض خارجة عن نطاق القانون الوطني الى نطاق القانون الدولي ، وخارج مملكة القانون الإقليمي الى القانون البحري ، وكبلت سيطرة مصر على القناة أكثر مما كبلت امتيازات ١٨٥٤ ، ١٨٥٦ (١٠٨) .

وفي حقيقة الأمر كانت كل هذه العوائق والعقبات - التي جاءت في اتفاقية ١٨٨٨ موجهة الى انجلترا وهو ما عنته الدول

Ibid P. 339.

(١٠٥)

H. Wheaton, Elements of International law, Lond.

(١٠٦)

1889. P. 308

LIM. Rossignol, Le Canal de Suez. Etude Historique

(١٠٧)

Jurisdique Paris 1898. P. 204.

Farnie, op. cit., P. 339.

(١٠٨)

الأوروبية بكلمة « مصر » في الاتفاقية • فقد فرضت الدول على مصر التزامات شبيهة بالعبودية Servitude (١٠٩) •

ولقد تأكدت حرية المرور - بغير ضمان - عن طريق عبودية متبادلة لتدويل جزئي : «Partial Internationalization»
خلال حياد محدود • وفسرت شركة قناة السويس النص لتؤكد أن الاتفاقية أكدت اعتراف الدول بحياد القناة (١١٠) • مثلما اعترفت بالحق المطلق الذي لا يمس الملكية حملة الأسهم • وحق العبور لم يقابله مساندة أو تدعيم بأي جزاءات ، فلقد أكدت الدول Assured ولكنها لم تضمن Guarantee حرية الملاحة في القناة ، ولم تفرض أية عقوبات على أولئك الذين يقومون بالخرق أو بالاخلال بحرية الملاحة Contravention ، لأنه لم تكن هناك دولة تدعى المسئولية لفرض العقوبات على بريطانيا العظمى (١١١) •

وحرية الملاحة محاولة من جانب الدول الاستعمارية للسيطرة على البحار والممرات المائية لجلب المواد الخام في آسيا وأفريقيا ، واحتكار أسواق القارتين ولم تجد القناة مثيلاً لها في الحياة الدولية يمكن أن يقاس عليه ، وحاول الفقهاء تشبيهها بالممرات الطبيعية كالمضايق التركية والموانئ ، بينما رأى آخرون أنها كطرق المواصلات الداخلية • والذين يذهبون إلى أن القناة حكمها حكم المضائق لم يفرقوا بين الممر المائي الطبيعي والممر المائي الصناعي الذي شقته يد الإنسان • وأنه مادامت القناة تصل بين بحرين وتستخدم لصالح التجارة العالمية فيجب أن تظل الملاحة فيها حرة لجميع السفن ، وأن هذه الصيغة الصناعية تخفى بمضى الزمن • ويباح للسفن في وقت السلم المرور فيها ، التجارية والحربية على حد سواء • وأما في أوقات الحرب فإن الدولة التي تمر القناة في أرضها - وهي في حالة حرب - فإنها تستطيع منع مرور سفن أعدائها في القناة

Ibid.

Milner, England in Egypt. op. cit., P. 429.

Farnie, op. cit. P. 339

(١٠٩)

(١١٠)

(١١١)

وتستعمل حقوق البلد المحارب في داخل القناة . وأما إذا كانت في حالة حياد فإن القناة تظل مفتوحة للملاحة للسفن الحربية والتجارية على السواء ، بشرط امتناع سفن الدول المتحاربة عن ارتكاب أعمال حربية في القناة ، لأن ذلك يعتبر عدوانا على المياه الوطنية لبلد محايد وخرقا صارخا للحياد (١١٢) . ويرى البعض بأن قناة السويس طريق المواصلات العالمية ، وأن الملاحة بها يجب أن تظل حرة في مختلف الظروف والأوقات ولو تعارض ذلك مع مصلحة مصر وسلامتها (١١٣) .

ولصعوبة إيجاد وضع معين في القانون الدولي يصح أن يرجع إليه النظام الجديد ، قال بعض الشراح أن نصوص المعاهدة ومراحل تحضيرها تبين أن هذا النظام يعد خليطا من قواعد مختلفة أملتها آراء واعتبارات متعددة ، وأن هذه المعاهدة تعتبر ميثاقا قائما بذاته أرغمته الدول التي اشتركت فيه لتحقيق به الحرية المطلقة للمرور في قناة السويس ، بصرف النظر عن القواعد العامة ومبادئ الحياد في القانون الدولي (١١٤) .

وأيد الدكتور عبد الله رشوان هذا الاتجاه ، إذ أن أحكام معاهدة ١٨٨٨ - تعتبر في مجموعها نظاما خاصا أملت المصلحة الأساسية التي قصدت الدول تحقيقها من وراء تقديم مبدأ حرية المرور في قناة السويس ، والتي تتمثل أساسا في رواج التجارة الدولية وتسهيل حركة النقل البحري العالمي ، وأن سائر نصوص المعاهدة تدور حول صيانة هذا المبدأ الذي يحقق هذه المصلحة . وعلى ضوء هذا القوا، يمكن تسمية هذا النظام « بحرية المرور

(١١٢) مصطفى الحفناوي ، قناة السويس ومشكلاتها ج ٣

ص ١٤١ - ١٤٤ .

(١١٣) المرجع السابق ص ١٤٦ .

(١١٤) Ahmed Moussa, Dr. Essai sur Le Canal De Suez droit

et Politique. Paris 1935. P. 92.

الدائمة ، مادامت هذه الحرية هي الهدف الأساسي الذي قصدهم واضعو المعاهدة المذكورة (١١٥) .

وأكدت المادة ١٣ من الاتفاقية حقوق وامتيازات الخديوي المستمدة من الفرمانات ، وذلك خلال بحث انجلترا لعزل القناة عن مصر . فانجلترا لم تنزع سلاح القناة أو تجعلها محايدة أو تجردها من جنسيتها : Denationalize أو تدولها أو تجعلها عالمية . وهكذا دافعت بريطانيا عن حقوق مصر ، التي هي حقوقها ، وضمنت مرور سفنها الحربية وقواتها وقت السلم والحرب على السواء ، عبر قناة السويس الى الهند . وحصلت من خلال اعتراف دولي على حق انزال وشحن الجنود في وقت السلم بدون تصريح خاص بذلك ، وذلك في حالة حدوث اعاقة عارضة للقناة . وحصلت انجلترا بريدها من الطريق البري عبر مصر الى الطريق البحري اعتبارا من هذا العام الذي وقعت فيه اتفاقية ١٨٨٨ (١١٦) .

ولم يكن بارنج متحمسا لاتفاقية ١٨٨٨ ورأى فيها تهديئة لفرنسا ، ورغب في الحصول على بعض الامتيازات منها كضمن لهذه الاتفاقية (١١٧) .

هذا وقد انضمت دول عديدة بعد ذلك لاتفاقية ١٨٨٨ هي : الصين واليونان واليابان والبرتغال والنرويج والسويد والدانمارك (١١٨) .

(١١٥) عبد الله رشوان ، المركز الدولي لقناة السويس ص ١٥٦ .
Farnie. op. cit., P. 341.

(١١٦)

Cecil, Salisbury, op. cit., Vol. IV P. 106.

(١١٧)

Yves Van Der Mensbrugghe, les Garanties de La

(١١٨)

Liberté De Suez. op. cit., P. 50.

القناة بين فكرة الحياد وحرية المرور (١١٩) :

ولم تكن أوروبا ترضى بإطلاق يد إنجلترا للتحكم فى قناة السويس ، وإنما سعت كما رأينا - لتحديد المركز الدولى لقناة السويس بما يتفق ومصانحها . واتخذ الصراع أشكالا مختلفة بعد ازدياد المصالح الاقتصادية والاستعمارية عبر قناة السويس . وبدأ ذلك واضحا من خلال مناقشات مؤتمر باريس ١٨٨٥ من محاولة وضع طابع دولى لا يتعارض مع مصالحهم تمثل فى الاتجاه نحو تدويل القناة تارة وحيادها تارة أخرى ووضعها فى حالة سلام دائم أو حرية المرور الدائمة .

ونشط رجال القانون ورجال الفكر والسياسة والعسكريون كل منهم يلقى بدلوه لتحديد الشكل القانونى ، والمركز الدولى لهذا الأمر الممر الملاحى ذى الاهمية العالمية .

وقد استخدم الفرنسيون مرارا كلمة « حياد » Neutrality فى مفاوضاتهم ومناقشاتهم ، ولكن هذه الكلمة استبعدت من نصوص الاتفاقية بناء على طلب بريطانيا ، وطبق الحياد بالفعل على البحر الأسود فى عام ١٨٥٦ ولم يستخدم فى اتفاقية ١٨٨٨ ، ما لم يكن الحياد يعنى « حرية المرور » (١٢٠) .

ورأت فرنسا أن الحل الأمثل لمشكلة قناة السويس يتمثل فى حياد مصر . فقد كتب وادنجتون الى سولسبرى فى صيف عام ١٨٨٧ يقول : « نأمل بكل اخلاص أن تتحقق حرية المرور فى قناة السويس من طريق حياد مصر كلها » :

(١١٩) راجع تطور فكرة حياد قناة السويس قبل افتتاحها للملاحة وحتى عام ١٨٨٢ فى كتاب : السيد جلال ، الصراع الدولى ص ٤٨٢ - ٤٥٤ ومن تطور فكرة حياد القناة ومعناها القانونى ، انظر : مصطفى الحفناوى ، قناة السويس ومشكلاتها ج ٣ ص ١٤٩ - ١٦٦ .

Farnie, op. cit., P. 339.

(١٢٠)

Nous espérons sans doute vivement que la liberté du canal sera complétée par la neutralité de l'Egypte tout entière». (١٢١) .

كما نوقشت مسألة حياد مصر في السنوات ١٨٨٥ ، ١٨٨٧ فلم يكن عند الحكومة البريطانية مانع من قبول هذه الفكرة والجلء عن مصر على أساس شروط معينة يوافق عليها الباب العالي أهمها حق بريطانيا في ارسال جنودها لمصر ثانية عند الضرورة ، أى بترتيبات تضمن حياد مصر ، وتحمى في نفس الوقت المصالح الاستراتيجية لبريطانيا والتي كانت سببا في الاحتلال الانجليزى لمصر (١٢٢) .

وفي صيف عام ١٨٨٥ أبدى جلادستون استعدادة لبحث مسألة حياد مصر مع فرنسا ، وقد استفسر منه وادنتون عن نوع هذا الحياد ، وأبدى جلادستون اعتذاره عن الدخول في التفاصيل ، ولكن الفكرة العامة متجهة الى أن يقوم السلطان بحماية هذا الحياد وذلك في حالة قيام اضطرابات في مصر أو حدوث اعتداء خارجى على مصر . ولكن ليس إلى الحد الذى يؤدي إلى احتلال عسكري دائم بقوات عثمانية (١٢٣) .

ولقد هاجم كرومر مسألة حياد مصر وقناة السويس في كتابه

Waddington/Salisbury, 22-7-1887. Documents Diplom- (١٢١)

atique Negociation Relatives au Reglement International pour la libre usage du canal de suez. 1886 — 1887. Paris 1937. No. 42 P. 67.

Marlowe Cromer in Egypt. P. 79. (١٢٢)

Waddington/Freycinet, Lond. 11-5-1885. D.D.F.T. IV (١٢٣)

No. 24.

وانظر أيضا : السيد حسين جلال ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس ج ١ ص ٤٥٢ - ٤٥٤ .

مصر الجديدة (١٢٤١) . كما حذر جرانفيل الاندوين الانجليز في مؤتمر باريس ١٨٨٥ بتجنب استخدام كلمة حياد والتمسك بعبارة حرية Freedor أو حرية الملاحة «Free Navigation» كما وردت بمنشوره .

ورأى الأعضاء أن لفظة « الحياد » التي تستخدم بالنسبة للقناة والمرتبطة بالقانون الدولي للمياه الإقليمية لدولة محايدة يكون فيه حق المرور البحري للسفن التجارية مع الامتناع عن ارتكاب أى عمل عدائى (١٢٥) .

وكذلك نظر دى لسبس الى شركة قناة السويس فى ضوء كونها « دولة محايدة » مثل بلجيكا أو سويسرا أو الفاتيكان ، وضمت كل الدول حيادها . وتمسك دى لسبس بحقه فى أن يرفع صوت الشركة عاليا بأن حدودها الإقليمية لا يمكن قياسها بالمقارنة مع مركزها ونفوذها القوى . ولم تكن هناك عجة أمم عام ١٨٥٤ ، عندما حصل دى لسبس على الامتياز الأول لشق القناة ، ولقد أطلق دى لسبس على الشركة لفظة « عابرة » Universalle واستمد فكرة دعوته لحياد القناة على أساس مادتي عقد الامتياز الثانى ١٨٥٦ ، رقم ١٤ ، ١٥ (١٢٦) .

أما جول فرى فقد أكد أن حياد القناة قد تأكد قانونيا وعمليا منذ ٣٠ عاما أى منذ فرماني ١٨٥٦ و ١٨٦٦ (١٢٧) .

وكذلك الامبراطور غليوم الثانى أعلن عن ميله لحياد قناة السويس ، ورغب فى بحث هذا الأمر مع دارنبرج D'Arenberg

Cromer, Modern Egypt., op. cit., Vol. 2. PP. 382 — 387. (١٢٤)

Silva. W.A. op. cit., P. 334. (١٢٥)

Crabité. P. op. cit., PP. 218 — 219. (١٢٦)

Bulletin Décadaire, No. 466, 2-12-1884. P. 730. (١٢٧)

— رئيس شركة قناة السويس ، فقد صرح بذلك الى السيد / بلات
Plate سرا (١٢٨) •

هذا وقد رأى البعض الآخر أن حياد القناة شبيه بحياد المياه
الاقليمية المحايدة استنادا الى أن المعاهدة أجازت لسفن المحاربين
المرور بها بشرط عدم ارتكاب أعمال عدائية داخل منطقتها ، وهى
القاعدة المطبقة بخصوص المياه المذكورة ، ويتفرع على هذا قول
بان المعاهدة جزء من أراضى مصر بما فيها من أعمال الحرب ، بينما
رأى البعض أن القناة اعتبرت منذ ١٨٨٨ محايدة حيادا دائما (١٢٩) •

بينما رأى آخرون أن النظام الذى قرره معاهدة الاستانة
لقناة السويس ليس الحياد بل هو نوع من « السلام الدائم » لأن
للمحاربين حق استخدامهما دون عائق . وكذلك لم يتقرر تحريدهما
عسكريا لأن للحكومتين المصرية والتركية حق اتخاذ التدابير الدفاعية
لمنطقتها عند اللزوم والاستعانة عند الضرورة بالدول الأخرى فى
بعض الحالات •

وخلصوا الى القول بأن القناة أصبحت فى ظل معاهدة ١٨٨٨
« مضمونة » Garanti ضد كل الأضرار التى تنشأ عن
الحرب (١٣٠) •

وهناك رأى يقول « بدولية القناة » بدليل خضوعها وقت الحرب
لمبدأ حرية البحار العامة ، فسمحت بمرور الأساطيل الحربية المحاربة
على وجه المساواة التامة بين جميع الدول بما فيها الدولة صاحبة

(١٢٨) رئيس شركة اللويدز الألمانية ومدير شركة قناة السويس ،
فقد أخبر بلات سكرتير عام شركة قناة السويس بأن غليوم الثانى قد صرح خلال
رحلة تجريبية لاحدى السفن من ميله لحياد قناة السويس •

Délcassé/Montebells, Paris, 19-6-1902. D.D.F. 2ème S.T. 2 No. 296

Hallberg, op. cit., P. 293.

(١٢٩)

(١٣٠) عبد الله رشوان ، المرجع السابق ص ١٥٤ •

الاقليم • يضاف الى ذلك تجريد منطقة القناة من الاستعدادات العسكرية وتخلي السلطة صاحبة السيادة عن بعض حقوقها عليها ، وما نص عليه من جواز تدخل الدول بصفة مشتركة عند اللزوم فيما يعرض لهذا الطريق • عندئذ يمكن القول بأن القناة قد تقرر دوليتها فأصبحت منشأة عالمية تخص لجميع الشعوب (١٢١) •

قناة السويس بعد معاهدة ١٨٨٨

(١) التحفظ البريطاني على اتفاقية قناة السويس :

عرضت اللجنة الفرعية بباريس ١٨٨٥ نتيجة أعمالها وأبحاثها بخصوص وضع مشروع معاهدة لتنظيم مركز القناة على اللجنة العامة بجلستها في ٤ يونية بتقرير قدمه رئيسها ، وأشار في نهايته الى أن هذه اللجنة الفرعية قامت بمهمتها دون أن تدخل في اعتبارها الحالة الاستثنائية الموجودة في مصر (١٢٢) • وتنبهت بريطانيا لهذا الموضوع من قبل • ففي رسالة سرية وعاجلة من الاميرالية البريطانية الى وزارة الخارجية في ٣٠ مايو ١٨٨٥ فحواها ما ملخصه :

١ - أن النص الخاص بعدم انزال الجنود والمعدات الحربية بالقناة وميناءي الدخول (بورسعيد والسويس) زمن السلم والحرب يجب ألا ينطبق على القوات البريطانية طالما أنيط بها مسألة حماية الأمن في مصر •

٢ - من المرغوب فيه - من الناحية الصحية - انزال المرضى الى مستشفيات السويس من سفن نقل الجنود التي تمر باستمرار في القناة أو في ميناءي السويس وبورسعيد •

(١٢١) المرجع السابق •

Parl Pap. Egypt 19 (1885) Vol. 2. 1885.

(١٢٢)

٣ - تحتاج كلمات المادة المقترحة الى عناية ودقة شديدة في الصياغة .

٤ - يجب الا تعوق الاتفاقية استخدام سفن الأسطول البريطاني للحوض الجاف الموجود بميناء السويس في حالة السلم (١٣٣) .

وكانت وزارة الخارجية البريطانية قد استفسرت من وزارة الحربية عما اذا كان من الممكن الموافقة على الحظر الخاص بانزال جنود ومؤن حربية في القناة زمن الحرب ، وتطبيق ذلك في زمن السلم ، وامتداد هذا الحظر ليشمل مينائي بورسعيد والسويس ؟ فاعترضت وزارة الحربية علم هذا البند لأنها مسئولة عن حماية مصر . وميناء السويس - على سبيل المثال - كان وما زال ميناء مصر على البحر الأحمر ، وهو ليس بحال من الأحوال - في نظر خبراء الحربية البريطانية - من خلق قناة السويس ، فقد كان موجودا قبل التفكير في انشاء قناة السويس ، علاوة على أن هذا الميناء هو نهاية الخط الحديدي القادم مباشرة من القاهرة ، وهو النقطة التي يأتي ويذهب منها الجنود الى كل من : سواكن ومصوع والموانئ الأخرى المطلة على البحر الأحمر . وعلى هذا فاذا شمل الحظر الذي ورد بالاتفاقية ميناء السويس ، فسيصبح من المستحيل بالنسبة لانجلترا استخدام ميناء السويس قاعدة ومستودعا لحملاتها العسكرية الى سواكن . وان السويس تقع بعيدا عن مدى المنطقة المحايدة التي تشملها القناة كطريق رئيسي لكل الدول .

وباختصار يجب أن يشمل هذا الحيداء فقط القناة نفسها ، ويجب الا يمتد الى ما وراءها الى السويس الميناء المصري على البحر الأحمر . هذا علاوة على أن انجلترا تمتلك مستشفى عسكريا له أهميته لانجلترا في نقل الجنود فيما بين الهند ومصر وله سمة كبيرة لانجلترا في كل الأوقات كما تمتلك أيضا ذلك المبنى الضخم

الذى بناه أمير هولندا - هنرى - فى بورسعيد • وبناء على هذه الظروف « سيكون أمرا انتحاريا بالنسبة لنا أن نوافق على أن تمتد هذه الاتفاقية لتشمل هذه الموانى التى قبل حيادها فى حالة الحرب » (١٣٤) •

عندئذ تنبعت الدبلوماسية البريطانية لهذا الموضوع وخشيت أن تعرقل المعاهدة سلطاتها ونفوذها ومصالحها فى مصر ، فأبلغت حكومتها مندوبيها بلجنة باريس فى رسالة مؤرخة فى ٦ يونيه ١٨٨٥ : « يجب أن يكون مفهوما بصفة تامة أن المشروع المقترح يعد فى نظر الحكومة البريطانية بيانا للتدابير التى تقبلها الدول فيما بينها لتنظيم مركز القناة بصفة دائمة ، ولكن لا تعد هذه التدابير واجبة التطبيق بشكل يعرقل حقوق القوات البريطانية التى تحتل مصر أو يعطيها حريتها فى العمل الذى لا غنى عنه لتقوم بمهمتها على وجه فعال فى الظروف الخاصة والمؤقتة القائمة الآن » (١٣٥) •

وعلى هذا قدم مندوب بريطانى فى المؤتمر التحفظ التالى : « ٠٠٠ من واجبهما تقديم تحفظ عام على تطبيق نصوصها بحيث لا يتعارض تطبيق نصوص المعاهدة مع هذا الموقف أو يقيد حرية حكومتها فى العمل اثناء احتلال بقوات حضرة صاحبة الجلالة البريطانية » (١٣٦) •

وسجلت اللجنة العامة هذا التحفظ فى جلسة ١٣ يونيه ١٨٨٥ ، ولم يدخل التحفظ البريطانى ضمن بنود الاتفاقية لأن الدول رفضت ذلك • وقد قنع الرأى العام البريطانى وقبل هذا الأمر لأنه

Thomson/Currie, confidential war office. 25-5-1885. (١٣٤)

F O. 423/19 No. 111. & Inclosure. P R.O.

(١٣٥) عبد المير الشناوى ، تدويل القناة ج ٢ ص ٢٨ ، عبد الله

وشوان ، ص ١٧٥ •

(١٣٦) المرجع السابق ، وانظر نص التحفظ البريطانى فى :

Parl. Pap. Egypt 19 (1885) sitting, 13-6-1885.

لم تثر أية أسئلة للحكومة في مجلس العموم البريطاني عن قناة السويس منذ عام ١٨٨٧ الى عام ١٨٩٢ ولم توقع أى من الدول الآسيوية أو الأفريقية على الاتفاقية (١٣٧) .

وعندما أوشك الاتفاق بين الحكومتين الفرنسية والبريطانية أن يتم وجهت الأخيرة في أكتوبر ١٨٨٧ رسالة الى ممثلها في باريس كررت فيه التحفظ الذى سبق أن أبداه مندوبها بلجنة ١٨٨٥ ، وطلبت منه إحاطة الحكومة الفرنسية بأن الحكومة البريطانية مع موافقتها على مشروع المعاهدة ، بعد تسوية نقط الخلاف ، تتمسك بالتحفظ المذكور (١٣٨) .

وبهذا الشكل لازم التحفظ البريطانى اتفاقية ١٨٨٨ في مراحل تنفيذها الى أن تم التوقيع عليها وأصبح ملحقا بها بعد أن قبلته الدول التى وقعتها . ويمقتضى هذا التحفظ يكون لبريطانيا أن تتحلل من نصوص الاتفاقية كلها أو بعضها اذا كان تطبيقها يتعارض مع مقتضيات احتلالها لصر ، ويعطل حريتها فى العمل فى فترة قيام هذه الحالة الاستثنائية .

ونتيجة لهذا التحفظ البريطانى أصبحت المعاهدة معطلة لسنوات عديدة ، وأثيرت هذه المسألة فى مناسبات عديدة فى البرلمان ، فطرح سؤال : متى سيتم تنفيذها ؟ وردا على هذا الاستفسار فى مجلس العموم البريطانى ، ذكر كيرزون فى معرض رده نيابة عن الحكومة : « ان المعاهدة نافذة المفعول ولكنها لم تدخل بعد مرحلة التطبيق العملى وذلك نتيجة التحفظ البريطانى على المعاهدة حيث أخطرت بها الدول » (١٣٩) .

Farnie, op. cit., P. 341.

(١٣٧)

(١٣٨) عبد العزيز الشناوى ، تدويل القناة ج ٢ ص ٤٠ ، ميد الله

وشوان ، ص ١٧٦ ، وانظر منشور سولسبرى :

Parl. Pap. Egypt-1 (1883) No. 53, 4-11-1887

Hansard's Parliamentary Debates, 4th serie Vol. 61

(١٣٩)

P. 667.

واستفادت انجلترا من هذا التحفظ ، بحيث تعطلت احكام معاهدة ١٨٨٨ عندما تتعارض مع ارادة انجلترا ومصالحها ، وتخضع مركز القناة بصفة عامة لما تمليه السياسة البريطانية ولهذا فسر بعض فقهاء القانون الدولي العام أن بريطانيا اعتزمت أن توقف ارتباطها باتفاقية الاسستانة لحين انتهاء الاحتلال البريطاني لمصر (١٤٠) .

واصبح لانجلترا وحدها الحق في انزال جنودها ومعداتنا على ضفاف القناة نتيجة تحفظها على الاتفاقية (١٤١) . وقد أعد أوكس A.H. Oaks - أحد أعضاء حزب الأحرار البريطاني - بوزارة الخارجية البريطانية - مذكرة في يونيو ١٨٩٦ حول التحفظ البريطاني على المعاهدة . مفاده أنه طالما كان التحفظ قائما ، فإن للقوات البريطانية الحق في انزال جنودها بالقناة طوال فترة الاحتلال البريطاني لمصر . وكانت بريطانيا مسئولة من الناحية العملية عن حماية قناة السويس ، وليس الخديو ، بدليل أنه عندما نشبت الحرب الأسبانية - الأمريكية ، ورغبت الولايات المتحدة ارسال أسطولها عبر قناة السويس ، استفسرت من لندن ولم ترسل الى الخديوي (١٤٢) .

موقف الروسيا من التحفظ البريطاني :

عندما بدأت العلاقات السياسية في نهاية القرن التاسع عشر بين فرنسا وانجلترا في التحسن ، نشطت الدبلوماسية الروسية في اثاره المسألة المصرية ومشكلة قناة السويس وأخذت تلوح لفرنسا باستعدادها لمؤازرتها في هذا الأمر . وهامى الوثائق البريطانية والفرنسية تلقى لنا الضوء على هذا الموضوع .

(١٤٠) عبد الله رشوان ، ص ١٨٠ ، عبد العزيز الشناوي ، تدويل

القناة ج ٢ ص ٤١ .

F.O./Admiralty, F.O. 78/4987., 15-7-1896. P.R.O. (١٤١)

Hallberg, op. cit., P. 298 — 300. (١٤٢)

ففي رسالة بعث بها سولسبري الى لورد كرومر - في صيف عام ١٨٩٦ - يوضح له ان روسيا قلقة كثيرا باستمرار التحفظ البريطاني - الذي قدمه بونسيفوت في عام ١٨٨٥ - الذي يحفظ لبريطانيا حق اعفائها من محظورات الحياد الملحقه باتفاقية القناة طالما بقي احتلال انجلترا لمصر . وعبر سولسبري في خطابه لكرومر انه هاجم التحفظ عندما وقعت اتفاقية ١٨٨٨ ، وأبدى سولسبري رغبته في التخلي عن هذا التحفظ . وسأل كرومر عما اذا كان لديه اعتراض على ذلك (١٤٢) .

وتوضح الوثائق البريطانية غير المنشورة ، انه في صيف عام ١٨٩٦ بدأ التفكير في سحب التحفظ البريطاني على اتفاقية ١٨٨٨ ، خاصة بعد ان أبدت روسيا تخوعها من هذا التحفظ بسبب الأحداث مع الشرق الأقصى ١٨٩٥ . فهاهي المراسلات بين سولسبري وكرومر ليبحث ودراسة تفصيلية قبل اعطاء الفاعلية لأي اقتراح يقدم خاص بسحب التحفظ البريطاني على الاتفاقية ، وان الدول الأوروبية لم تبد أي اهتمام ذا بال بهذا التحفظ . وحاولت الدبلوماسية البريطانية التأكيد للروسيا ان بريطانيا لم تفكر بأي شكل من الأشكال في التدخل في حياد القناة ، وأنها تبحث عن أي وسيلة مرضية لوضع نهاية لهذا التحفظ ، خاصة وان اهتمام روسيا ازاء هذه المسألة قد ازداد بعد ان تركز اهتمامها صوب الشرق الأقصى بعد أحداث عام ١٨٩٥ فقد أثبتت قناة السويس أنها الطريق المفتوح لمواصلاتها مع الشرق الأقصى . وبالأخص عندما أعيد تجديد وتدعيم أسطولها البحري في هذه المياه . وعلى هذا فقد ازداد قلقها بالنسبة لأي شروط دبلوماسية يكون من شأنها التدخل في حياد القناة . وحاولت وزارة الخارجية البريطانية إزالة أسباب هذه الشكوك ضد انجلترا بالتأكيد بأنها لم ولن يكون لها أدنى رغبة في التدخل في حياد القناة :

«We had not and never have had, the slightest wish to interfere with the neutrality of the canal». (١٤٤) .

كان ذلك هو بداية التحرك الروسى ازاء المسألة المصرية ، فمن قبل كثرت شكوى الفرنسيين من حلفائهم الروس الذين لم يقفوا معهم لتحطيم المقاومة البريطانية العنيدة لهم . فابان الأزمات الخديوية لم تتحرك روسيا ، وانتقد مونتيللو Montebello بشدة الموقف الروسى بقوله :

La Russie, malgré l'action puissante : qu'elle pourrait, si elle. le voulait, excercer sur la politique de l'ang-
leterre en Egypte, est generalement portée à se désinters-
ser de cette question». (١٤٥) .

وانتاب الشك دبلوماسيا آخر هو بول كامبون من أن مسلك
الروسيا هذا متعمد لكي يستدبم الاحتلال البريطانى لمصر ، ويستتبع
ذلك القطيعة بين انجلترا وفرنسا (١٤٦) .

وفى عام ١٨٩٦ اقلق التقارب الفرنسى - البريطانى ،
الروسيا . فلقد كان مورنهام Mohrenheim - السفير الروسى
بباريس - يكاد يكون يوميا فى مقر وزارة الخارجية الفرنسية محاولا
اثارة الفرنسيين المعتدلين (١٤٧) .

-
- (١٤٤) (القائم بالأعمال الانجليزية فى باريس) : Draft to Howard :
F.O. 78/4787., July 15, 1896, P.R.O.
Montebelles/Develle, St-Petres. 27-1-1893. D.D.F. (١٤٥)
T. X No. 142.
Paul cambon/Develle, Pèro, 25-2-1893. D.D.F.T.X. (١٤٦)
No. 176
Herbette/Berthelot, Berthelot, Berlin, D.D.F.T. XI (١٤٧)
No. 353.

وصرح لوبانوف - وزير خارجية روسيا - الى مونتبللو -
سفير فرنسا بروسيا - بأن روسيا لها مصالح حيوية جدا في
مصر وبالأخص بالنسبة لتأكيد مسألة حياد قناة السويس :

«... parce que la question d'Egypte intéresse en plus
haut point la Russie aujourd'hui, et surtout pour l'avenir
à cause de la nécessité d'assurer la neutralisation du
Canal de Suez». (١٤٨) .

وأوضح لوبانوف أنه قد سبق وأرسل بتعليمات شديدة اللهجة،
بهذا المعنى ، الى ستال Staal بلندن . والآن فان لوبانوف
يعرض على فرنسا الضغط الأكثر فاعلية ، بالنسبة لهذه المسألة (١٤٩)
وأبدى لوبانوف استعداداه للتعاون مع فرنسا للضغط على إنجلترا
متخذين أساسا مسألة قناة السويس محور المحادثات والاتفاقية التي
وقعت في الاستانة ١٨٨٨ وبقيت منذ ذلك التاريخ حبرا على
ورق (١٥٠) . وابتهج مونتبللو كثيرا لهذا التحرك الروسى ازاء
مسألة قناة السويس بعد أن ظلت فرنسا تشتكى لسنوات من اهمال
الروسيا للمسألة المصرية ، وأصبح اهتمامها الآن (١٨٩٦) كاملا
يمكن الاعتماد عليه (١٥١) .

وفي ١٤ أبريل أخبر لوبانوف السفير البريطانى فى بطرسبورج
بلهجة غير ودية ان حياد القناة سيظل وهما وسرابا طالما بقى
البريطانيون فى مصر وطلب اعادة بحث المسألة المصرية برمتها :
«... in a tone that was not pleassant, that the
neutrality of the canal would remain illusery untill the
British had evacuated Egypt and demanded a full inquiry
into the whole Egyptian situation». (١٥٢) .

De Montebelle/Bourgeois, 31-3-1896 D.D.F.T. XII	(١٤٨)
No. 361.	
Ibid.	(١٤٩)
Ibid.	(١٥٠)
Ibid, 2-4-1896. No. 365.	(١٥١)
O'conor/Salisbury., 21-4-1896. F.O. 78. 78/4892.	(١٥٢)
No. 21. P.R.O.	

ولعل هذا التحرك الدبلوماسي الروسي يفسر لنا سر التحرك
الانجليزي لبحث مسألة الغاء التحفظ البريطاني على اتفاقية
١٨٨٨ .

وان كان دي كورسيل يثير الشكوك حول موقف سولسبرى
نتيجة الضغط الروسي باستغلال مشكلة قناة السويس ، ومحاولة
سولسبرى مصالحه الروسية بشكل يرضيها لولا تدخل كرومر الذي
عمل لغير صالح روسيا :

«... mais l'intervention de Lord Cromer, consulté
par le Premier Ministre, a mis un brusque arrêt à ces
dispositions favorables». (١٥٣) .

ولقد أوضح لوبانوف أهمية حياد قناة السويس للروسيا لأنها
تربط شطري الامبراطورية الروسية علاوة على أنها تسهل الدفاع
عن ممتلكاتها في الشرق الأقصى . الا أن مسألة حياد قناة السويس
تستدعي بحث المسألة المصرية برمتها . لذلك رأى الكونت
جلوشوسكى Goluchowski (وزير خارجية النمسا آنذاك)
أن المسألة المصرية وقناة السويس تشكلان جزءا متكاملًا من المسألة
الشرقية وأبدى رغبته في أن تجد إنجلترا حلا لهذه المسألة يرضى
كلا من الروسيا وفرنسا (١٥٤) .

موقف تركيا من التحفظ البريطاني :

تطالعنا وثائق القلعة برسالة موجهة من وزارة الخارجية
التركية الى الحكومة المصرية مضمونها أنه قد نما الى علم وزارة
الخارجية بالاستئانة عن قيام سفينة حربية بريطانية بحمل كمية
كبيرة من البارود من مدينة أنقرس لجهة الصين عن طريق قناة

De courcel/hanotaux, Lond. 13-8-1896. D.D.F.T. 12. (١٥٣)
No. 442.

Loze (سفير فرنسا بفينا) Hanotaux, vienne, 30-8-1896 (١٥٤)
D.D.F.T. 12 No. 448.

السويس ، وسترسو أيضا في بورسعيد . وطلبت الخارجية التركية اجراء اللازم نحوها وعرضت الرسالة على رئيس الديوان الخديوى — ثابت محمد — ورفع مذكرة بذلك الى رئيس الوزراء . وتقرر ارسال برقية من الداخلية الى جميع محافظات القناة بملاحظة منع تفريغ أى شىء من البارود المذكور لا في بورسعيد ولا في أية نقطة من القنال ولا فى السويس (١٥٥) .

(ب) قناة السويس والاتفاق الودى ١٩٠٤ :

ولم تكن اتفاقية ١٨٨٨ نهاية الصراع الدبلوماسى بين انجلترا وفرنسا فقد استمر الصراع أكثر من خمسة عشر عاما ، وكانت المسألة المصرية وقناة السويس على قمة هذه المسائل الاستعمارية بين البلدين . وقد اهتمت انجلترا كثيرا بالحصول من فرنسا على اعتراف بمركز انجلترا فى مصر .

ورأى سولسبرى أن فرنسا قد تتغاضى عن الاهتمام بالمسألة المصرية اذا تم تعويضها فى مكان آخر . وسيطرت هذه الفكرة على سولسبرى فى أغسطس ١٨٩٥ عندما تداعت المسألة المغربية . ولكن سولسبرى — فى يونية ١٨٩٦ — يعود الى الموضوع القديم ، وهو «الامبراطورية العثمانية الآخذة فى الانهيار» والحاجة الى المشاركة فى تقسيمها السلمى *a peaceful partition* فاقترح أن تقوم فرنسا باخذ سوريا ولكن كورسيل رد بأن سوريا ستكون مشكلة لفرنسا أكثر مما تستحق تماما ، مثل مصر بالنسبة لانجلترا . كذلك حذر كورسيل هانوتو بأنه لا يوجد شىء يسىء للعلاقات الفرنسية —

(١٥٥) وثائق القلعة — محافظ مجلس الوزراء (قناة السويس) ،
محفظه رقم ٤ ملف ١/١٤ موضوع تقرير من نظارة خارجية الاستانة من مرور
وابور انجليزى محمل بالبارود فى طريقه للصين من ١٨٩٠/٤/٢٥ الى اول
اكتوبر ١٨٩٤ .

الروسية أكثر من مسألة حصول فرنسا على ممتلكات في الشرق (١٥٦) .

ولكن سولسبرى لم ييأس فنجدته يرتب إجراءات في أغسطس ١٨٩٦ ليتمكن لفرنسا الحصول على جزيرة كريت (١٥٧) . وفي خريف عام ١٨٩٦ يشير سولسبرى الى الموقف الحرج في الشرق الأدنى ويبدى ملاحظات لكورسيل بقوله : «ان الحل للمشكلة التي تمارس في الاستانة يمكن أن تسهل الحل في مصر» (١٥٨) . وعاد سولسبرى يفري دي كورسيل في يناير ١٨٩٧ بمزايا تقسيم الامبراطورية العثمانية وحصولها على سوريا والاماكن المقدسة ، وربما شريط من آسيا الصغرى . ولكن كورسيل احتج بأن فرنسا لا ترغب في أن تكون دولة عازلة بين روسيا وانجلترا . ولح سولسبرى بأنه اذا كانت هذه التعويضات غير مناسبة فانه توجد وسائل أخرى قد ترضى فرنسا ، وأشار الى مراكش . . ولكن كورسيل أصر على أن تكون المسألة المصرية بمعزل ولها عناصر اتفاق خاصة بها (١٥٩) . ورغب دلكاسيه، بادئ الأمر في جعل المسألة المصرية جزءا من المسألة الافريقية برمتها ، وعلاوة على ذلك تظاهر بأن المقصود بالمسألة المصرية هي فقط ازالة العقبات المالية التي تراها بريطانيا مزعجة . وقد أوضح لورد لانزدون - وزير خارجية انجلترا - بجلاء أن انجلترا لن تهتم بأي اقتراح لا يتضمن مسألة تنظيم مركزها في مصر . وهذا موضوع أخطر مما تصوره دلكاسيه ، الذي كانت لديه الجرأة أن يصوغ متطلباته الخاصة بمصر (١٦٠) .

Courcel/Hanotaux, 20-7-1896 D.D.F.T. 12 Nos, 410, 418. (١٥٦)

Sanderson, op. cit., P. 235. (١٥٧)

Courcel/Hanotaux, Lond, 3-1896. D.D.F.T. 12. No. 468. (١٥٨)

Ibid. D.D.F.T. 13. Nos. : 68, 77, 18-1-1897. (١٥٩)

Hallberg, op. cit., P. 304. (١٦٠)

وفي مذكرة بعث بها لورد كرومر الى وزارة الخارجية البريطانية اقترح فيها المطالب البريطانية ولخصها في الآتي :

« النقطة الأولى والأساسية هو أن تعترف الحكومة الفرنسية باحتلالنا ، وبمسنى آخر أن تعهدنا الخاص بسحب حاميتنا من مصر يجب أن يلغى ، أو في كل الأحوال ينطوى بداهة على موافقة الحكومة الفرنسية » . وتم تبني هذا الاقتراح ، وكتب لانزدون مسودة بعث بها كامبون - سفير فرنسا - في أول أكتوبر ١٩٠٣ موضحا فيها الآتي :

١ - ان الحكومة البريطانية ليس لديها الرغبة في تغيير مركزها السياسي في مصر ، أو تسمح لدولة أخرى بذلك .

٢ - ضرورة الحصول على اعتراف من جانب فرنسا بأن الاحتلال الانجليزي لمصر أخذ صفة الدوام تحت ضغط الظروف ، وعلى هذا سيترك أمر تحديد مدة هذا الاحتلال كلية للحكومة البريطانية (١٦١) .

ورأى دلكاسيه أن طلب انجلترا هذا يصعب تحقيقه a very far reaching وعلق على ذلك بقوله : « ان فرنسا توقعت مزايا متكافئة لهذه الامتيازات الضخمة المطلوب منها تقديمها في مصر . وكان على انجلترا أن تحصل على مزايا عاجلة في مصر في الوقت الذي تحصل فيه فرنسا على مجرد أمل في مراكش » (١٦٢) .

وعلى أية حال فان لانزدون ذكر كامبون بأن انجلترا كانت من قبل في مصر ، وأنه لا يوجد أدنى أمل لجلائها ، وأنهم يطلبون فقط من الحكومة الفرنسية الاعتراف بالحقائق كما هي (١٦٣) .

Ibid P. 305.

(١٦١)

Ibid.

(١٦٢)

Ibid. P. 306.

(١٦٣)

وفى ٢٦ أكتوبر ١٩٠٣ قبل دلكاسيه المطلب البريطانى الخاص بمصر ، وتضمنت المفاوضات مسألة وضع اتفاقية الاستانة ١٨٨٨ موضع التنفيذ ، بأن تعلن انجلترا عن استعدادها لتخليها عن تحفظاتها على هذه الاتفاقية ، ولكنها أصرت - بناء على اقتراح كرومر - بأن المادة ٨ من اتفاقية ١٨٨٨ ، الخاصة بمراقبة تنفيذ هذه الاتفاقية ، يتعذر تنفيذها مع وجود قوات الاحتلال البريطانى فى مصر (١٦٤) .

وردت الحكومة الفرنسية بأنه من الخطأ الفادح الغاء هذه المادة حيث ان تعديل الاتفاقية يتم فقط بموافقة الدول الأخرى الموقعة عليها . وعلى أية حال فقد تم التوصل الى تسوية خاصة بهذه النقطة ، وتم التوقيع على الاتفاق الودى : الانجليزى الفرنسى فى ٨ أبريل ١٩٠٤ .

وأعلنت انجلترا انها لن تغير المركز السياسى للبلاد ، بينما وافقت فرنسا على ألا تقف أمام انجلترا فى المسألة المصرية بتحديد موعد الجلاء (١٦٥) .

وجاء بنص المادة السادسة من الوفاق الودى : « ضمانا لحرية المرور فى قناة السويس تعلن حكومة حضرة صاحبة الجلالة البريطانية قبولها لنصوص المعاهدة المنعقدة فى ٢٩ من أكتوبر ١٨٨٨ ووضعها موضع التنفيذ » (١٦٦) .

Ibid.

(١٦٤)

(١٦٥) راجع نص الاتفاقية فى الوثائق الفرنسية المجموعة الثانية المجلد الرابع وليقة رقم ٢٨٩ . وقد وقعت الاتفاقية على شكل اعلانين واتفاقية ، وقعها ممثلو الحكومتين بباريس . والجزء الخاص بمصر يتكون من ثمانية بنود مملنة وخمسة بنود سرية على شكل اعلان من المملكة المتحدة وفرنسا فيما يتعلق بمصر ومراكش والاجراءات المتعلقة « بالحرية المالية » الخاصة بمصر قد تضمنها مرسوم الخديو ملحقا بالاعلان .

(١٦٦) راجع نص الاتفاقية والمادة السادسة بالمرجع السابق .

وهكذا تضمن الاتفاق الودى تنازل بريطانيا عن تحفظها السابق وقبولها الالتزام بنصوص معاهدة ١٨٨٨ والعمل بها حتى ولو كان فى تطبيق نصوصها ما يتعارض مع مقتضيات احتلالها لمصر . وبذلك ازال الاتفاق الودى العقبات القانونية التى كانت تعوق التطبيق الفعلى لنصوص اتفاقية الاستانة ، وأصبحت مبادئها الأساسية ، دون غيرها المرجع القانونى الذى يحكم قناة السويس (١٦٧) .

وأكدت انجلترا بأن النظام الذى وضع عام ١٨٨٨ بخصوص قناة السويس يظل « نهائيا » ولا يخضع للتغييرات التى قد تطرأ على سياسة انجلترا فى وادى النيل (١٦٨) .
ورأى البعض بأن ٨ أبريل ١٩٠٤ هو التاريخ الرسمى لوضع معاهدة ١٨٨٨ موضع التنفيذ (١٦٩) .

نتائج اتفاق ١٩٠٤ على قناة السويس :

وكان من نتائج الاتفاق الودى تحفظ الباب العالى على الاتفاق الودى فيما يختص بمصر :

Reserver de la Porte sur L'accord franco anglais au sujet de l'Egypte». (١٧٠) .

وهكذا كان الاتفاق الودى نصرا للدبلوماسية البريطانية ، فقد خرجت انجلترا من عزلتها ، وأصبحت لها حرية الحركة فى التفاوض مع الدول الأخرى دون أن تستغل المسألة المصرية كحبل يلتف حول عنقها :

(١٦٧) عبد الله رشوان ، المركز الدولى للقناة ص ١٨٦ - ١٨٨ .

(١٦٨) Ahmed Moussa, Essai sur le Canal de Suez op. cit., P. 110.

Ibid. (١٦٩)

(١٧٠) Delcassé, 22-4-1904 القائم بالأعمال التركى بباريس Naby bey D.D.F. 2ème serie T.V.

«Without handicap of the Egyptian noose around our necks».

ولم تعد إنجلترا في حاجة الى مساندة المانيا لها في سياستها في مصر وتخلصت من مضايقات السياسة الفرنسية التي استمرت لعدة سنوات تعوق حركتها ، وكانت عملا عظيما ومريحا لأقصى درجة بالنسبة لسياسة إنجلترا ، فقد تقشعت السحب وبدأت السماء صافية وبزغت الشمس بدفئتها .

وهنا نتوقف لحظة لنشير الى أن السبب الرئيسي للتدخل البريطاني في مصر كان أساسا لحماية قناة السويس وهي أيضا السبب في بقاء إنجلترا في مصر ثلاثة أرباع القرن (١٧١) .

وبتصريح ١٨ أبريل ١٩٠٤ اعترفت فرنسا باحتلال إنجلترا الدائم لمصر ، وبعد ذلك بشهر واحد دخلت المانيا في مفاوضات مع إنجلترا لنفس الغرض . وفي ١٩ يونيو ١٩٠٤ وعدت المانيا بألا تعيق بريطانيا في مصر بالمطالبة بتحديد موعد محدد للاحتلال ووافقت على اشتراطات إنجلترا بخصوص المادة الثامنة من اتفاقية ١٨٨٨ (١٧٢) .

وتم توقيع اعلان مماثل من جانب روسيا وايطاليا والنمسا والمجر (١٧٣) . وعلى هذا أصبح مركز إنجلترا في مصر - الى حد ما - قد حصل آخر الأمر على سند قانوني .

وفي حقيقة الأمر فانه طالما بقيت إنجلترا في مصر فان أمن القناة وأيضا أدارتها بقيت في حوزة إنجلترا ، وأن النفوذ المخول

(١٧١) السيد جلال ، الصراع الدولي حول استغلال قناة السويس .

Hallberg, op. cit., P. 308.

(١٧٢)

Parl. Pap. Egypt 1 (1905).

(١٧٣)

للحكومة المصرية فى المادة التاسعة من اتفاقية ١٨٨٨ ، أصبحت الآن السلطة البريطانية بشكل واقعى (١٧٤) .

ويتحفظ انجلترا على الجملة الأخيرة فى الفترة الأولى من المادة الثامنة لاتفاقية ١٨٨٨ ، تكون انجلترا قد أوقفت الاجتماعات السنوية للقناصل فى مصر ، وهم الذين كانوا منوطين بتنفيذ الاتفاقية . ولم تكن تلك الاجتماعات ضرورية ، حيث ادعت انجلترا لنفسها مسئولية حماية القناة (١٧٥) .

ويعلق هالبرج Hallberg على ذلك بقوله :

« وقد يتعجب الانسان كيف تصر انجلترا على اطلاق يدها بسيطرتها العسكرية على القناة فى الوقت الذى تحترم فيه مبدأ حرية الملاحة بالقناة . ولكن الشرح غير متعذر ، ذلك أن سياسة انجلترا الامبريالية هو أن تظل طرق المواصلات مفتوحة ، وأن تحمى امبراطوريتها فى الهند . وأصبحت قناة السويس الشريان الرئيسى للشرق ، وكان من الضرورى أن تظل هذه القناة مفتوحة فى كل الأوقات وتذكر أحداث ١٨٨٢ فتصمم على عدم ترك هذا « الشريان الحيوى » Vital Artery لحماية الدول الاوربية » (١٧٦) .

Hallberg, P. 308.

(١٧٤)

Ibid. PP. 308 — 9.

(١٧٥)

Ibid. P. 309.

(١٧٦)

خاتمة ونتائج

نخلص من هذه الدراسة بالنتائج الآتية :

أولا : القناة ومستقبل مصر السياسي :

كانت قناة السويس الدافع الرئيسى للاحتلال الانجليزى لمصر عام ١٨٨٢ ، وبازدياد المصالح البريطانية فى قناة السويس ضعفت فكرة الجلاء عن مصر وازداد تمسك بريطانيا بالاحتلال فدام قرابة ثلاثة أرباع القرن .

ونجحت السياسة البريطانية فى تأمين قناة السويس من الأخطار الآتية :

(١) الأخطار الداخلية :

وضعت انجلترا خططها لاحكام قبضتها على البلاد سنين عددا ، واختارت لذلك رجلا من أقدر رجالها — لورد كرومر — فحقق هذه الأهداف باتباعه مايلى :

١ - اختيار أسلوب الحماية المقنعة للسيطرة على مقاليد الحكم فى مصر .

٢ - تأمين ضفتى قناة السويس من هجمات البدو وغيرهم بتعيين حراس موالين للانجليز .

٣ - تأمين الحدود الشرقية للقناة بالوقوف ضد مؤامرتى سسلخ سيناء عن مصر ، الأولى فى عام ١٨٩٢ على يد السلطان العثمانى والثانية على يد حركة الاستيطان الصهيونى فى عام ١٩٠٢ .

٤ - نجاح كرومر فى حل الأزمة المالية المصرية المعقدة فجنيته بذلك مشاكل التدخل الأوروبى فى أمور البلاد وأطلقت يده فى حكم مصر .

٥ - وقف كرومر فى وجه مؤامرة تدويل قناة السويس وتمسك بالتحفظ البريطانى على اتفاقية ١٨٨٨ تجنباً لمشاكل التدخل الدولى فى مصر .

٦ - كان لكرومر ، دوره غير المباشر فى صياغة نصوص اتفاقية ١٨٨٨ .

(ب) الأخطار الخارجية :

نجحت الدبلوماسية البريطانية فى تهدئة الدول الأوربية بالنسبة لقناة السويس ، وخاضت فى ذلك معارك دبلوماسية مع الدول نجملها فيما يلى :

١ - اصدار منشور جرانفيل ١٨٨٣ فى محاولة منها لتهدئة الدول الأوربية بالنسبة لمستقبل قناة السويس .

٢ - وقفت بحزم أمام الحرب الدبلوماسية التى شنتها عليها فرنسا ومن ورائها الدول الأوربية - فى مؤتمر باريس ١٨٨٥ - من أجل تدويل قناة السويس . ونجحت بريطانيا آخر الأمر فى احباط مؤامرة التدويل .

٣ - استغلت الدبلوماسية الفرنسية مشاكل وازمات أخرى ، مثل الأزمة المالية المصرية ومشكلة جزر ابريد الجديدة ، وربطتها

بمشكلة قناة السويس • وقد نجحت الدبلوماسية الفرنسية بذلك في دفع مشكلة قناة السويس من مرحلة متجمدة الى مرحلة نشطة بالتوصل الى اتفاقية ١٨٨٨ •

ثانيا : الانجليز يستثمرون احتلالهم للقناة :

نجحت انجلترا في جنى ثمار احتلالها لمصر وقناة السويس باخضاعها شركة قناة السويس للنفوذ البريطانى واتبعت فى ذلك السياسات التالية :

١ - سياسة التهديد :

بالقضاء على احتكار دى لسبس للقناة ، بإنشاء قناة ملاحية ثانية تربط البحرين : البحر المتوسط بالبحر الأحمر بمعرفة انجلترا ، أو بدوران سفنهم حول رأس الرجاء الصالح ، أو قنوات أخرى خارج دلتا مصر - فى فلسطين - تربط البحرين •

٢ - سياسة الترغيب :

(أ) باغراء الشركة بمد امتيازها فترة أخرى ، وتوضح هذه الدراسة حقيقة وأهداف مد امتياز شركة قناة السويس ، وهى مؤامرة انجليزية - فرنسية ، بدأت خيوطها بعد الاحتلال الانجليزى لمصر (١٨٨٣) وليست كما يعتقد البعض فى عام ١٩٠٩ •

(ب) أوضحت الشركة أنها ستستخدم مساعيها الحميدة لدى الخديو لى تحصل على الأراضى اللازمة لأعمال توسيع وتعميق القناة وأيضا مد الخط الحديدى - وترعة المياه العذبة لبورسعيد •

(ج) استخدام الحقوق المصرية السلوية كوسيلة للضغط بها على الشركة للوصول الى أهدافها •

وعلى أية حال تمثلت أهداف بريطانيا من وراء هذه الضغوط وتلك الحرب النفسية التوصل للأهداف التالية :

(١) تحسين قناة السويس بتعميقها لمواجهة متطلبات التجارة الدولية وحركة السفن المتزايدة بها .

(ب) تخفيض جوهري في رسوم المرور بالقناة .

(ج) ضمان نصيب أكبر للحكومة البريطانية في إدارة الشركة .

ثالثا : شركة قناة السويس تشارك الانجليز في الذهب الاستعماري
بمصر :

باركت انجلترا ، بل وأغمضت عينيها عن قيام الشركة باستغلال منطقة القناة وقيامها بممارسة بعض أعمال الدولة . هذا علاوة على قيامها بالاستيلاء على مساحات شاسعة من الأراضي على ضفتي القناة .

كما قامت الشركة - العريقة في استخدام السخرة - باستغلال عمالها أبشع استغلال ونهبها لحقوقهم مما أدى لثورتهم واغتيالهم لكبير مهندسي الشركة ، وتطورت الثورة مما هدد بتدخل فرنسي في بورسعيد تحت اسم حماية موظفي شركة قناة السويس .

ولم يتدخل كرومر لحماية الشركة من ثورة عمالها وإنما ركز كل اهتمامه على أمرين : عدم تعريض الأمن العام في منطقة القناة للخطر ، وتحاشي قيام العمال المضربين باغراق إحدى الكراكات في القناة .

رابعا : دور قناة السويس في الاقتصاد والملاحة العالمية :

١ - كانت قناة السويس ومازالت وستظل الشريان البحري الذي تتدفق عبره التجارة الدولية ، ومن ثم فدورها عظيم في تسهيل عمليات النقل البحري والتأثير في العلاقات الاقتصادية الدولية وفي حياة الإنسان في الشرق والغرب .

٢ - انشاء شركات ملاحية عديدة تستخدم القناة لربط الشرق بالغرب .

٣ - سهلت قناة السويس حركة الهجرة البشرية الى استراليا ، كما تدفقت عبرها القوات العسكرية والحجاج والمنفيون والبريد .

٤ - فتحت القناة الطريق لهجرة الحيوانات البحرية الموجودة في البحر الأحمر الى البحر المتوسط .

خامسا : دور قناة السويس في التطور التكنولوجي :

١ - اثارت مشكلة ايجاد نظام عالمي موحد لقياس حمولة السفن وتقدير الرسوم الملاحية ، فتم عقد مؤتمر الحمولة الدولي بالاستانة في عام ١٨٧٣ ، وادى التطور في بناء السفن الى اثاره المشاكل الفنية نحو تفسير قواعد ١٨٧٣ ، ومحاولة ملاك السفن والشركات الملاحية اعفاء الفراغات من الرسوم ومعارضة الشركة ذلك والتهديد بعقد مؤتمر دولي آخر للحمولة .

وفي عام ١٩٠٤ حسمت هذه المشكلة الخاصة بالحمولة ورسوم المرور في نفس الوقت الذي تمت فيه التسوية السياسية بين انجلترا وفرنسا (الوفاق الودي) .

٢ - شجعت قناة السويس التطور في بناء السفن ، بعد تطويرها بالتعميق والتوسيع ، وادى استخدام السفن الكبيرة الأبعاد للقناة الى تطور مماثل في الموانئ حتى يمكنها استقبال هذه السفن أيضا .

٣ - أدت محاولة اختصار زمن العبور في القناة الى استخدام الكشاف الكهربائي في مقدمة السفن لأول مرة ، وبذلك بدأت الملاحة الليلية في القناة لأول مرة في عام ١٨٨٧ وأحدث بذلك ثورة في الملاحة الليلية .

سادسا : دور قناة السويس فى التنافس الاستعمارى وتغييرها للاستراتيجية البحرية :

١ - أذكت قناة السويس التنافس الاستعمارى الاوروبى لنهب ثروات الشرق والسيطرة على شعوبه .

٢ - فتحت الباب على مصراعيه للتنافس الاستعمارى الاوروبى على سواحل البحر الاحمر وشرقى أفريقيا وسواحل جنوب شرقى آسيا والاقيانوسية .

٣ - سهلت الطريق امام تدفق القوات والمعدات العسكرية للوصول الى مناطق الثورات ويؤثر الصراعات المسلحة فى آسيا وأفريقيا وجزر الاقيانوسية المتناثرة .

٤ - قلبت قناة السويس موازين القوى البحرية فى حوض البحر المتوسط ، ودفعت سياسة بريطانيا الى نبذ سياسة العزلة والدخول فيما يعرف باسم اتفاقات حوض البحر المتوسط ١٨٨٧ وتحول مركز الثقل فى السياسة البريطانية فى حوض البحر المتوسط من مضائق البسفور والدردينيل الى ميناء الاسكندرية كخط دفاعى اول عن قناة السويس .

٥ - دفع خوف انجلترا من القوة البحرية للاسطولين : الروسى والفرنسى فى حوض البحر المتوسط ، الى أن تتخذ من مالطة وجبل طارق قواعد لأسطولها ، وتقسيمه الى قسمين لحماية نفسه من خطر الهجوم ، والا يكون الأسطول الفرنسى بأية حال من الأحوال غرب الأسطول البريطانى . ويتلقى الأسطول البريطانى تعزيزاته من انجلترا ، ثم يتجمع فى مالطة لحماية قناة السويس ، ومنع الأسطول الروسى فى البحر الأسود من الانضمام الى الأسطول الفرنسى فى البحر المتوسط .

وتنادى بعض خبراء البحرية البريطانية والسياسة الانجليز بنبذ سياسة الاعتماد كلية على قناة السويس كطريق وحيد للهند

لأنه يقيد إنجلترا بقيود خطية مثل مشاكل المسألة الشرقية المتفجرة وسهولة حصار قناة السويس وغلقتها ، بوجود طريق بديل للشرق مثل طريق رأس الرجاء الصالح أو طريق سكة حديد بغداد وسكة حديد كندا - الباسيفيكي .

سابعاً : دور قناة السويس في القانون الدولي :

أثار مركز قناة السويس الدولي قريحة فقهاء القانون في العالم فظهرت الدراسات القانونية الخاصة : بالقنوات الملاحية الطبيعية والصناعية ، وعقدت المؤتمرات القانونية الدولية ، بل وجندت بريطانيا خبراءها القانونيين لدراسة المركز القانوني لشركة القناة والقناة نفسها وتقديم صيغة قانونية تخدم أهدافها الاستعمارية في مصر .

كما ضم مؤتمر باريس ١٨٨٥ - الخاص بمشكلة قناة السويس - جهابذة القانون الدولي في العالم في محاولة منهم لتحديد المركز الدولي للقناة .

وقد خدمت قناة السويس ، بذلك القانون الدولي والقانون البحري وفتحت الباب للاجتهادات الفقهية التي ساقها بعض رجال القانون وصياغتها في قالب استعماري يخدم أهدافها .

المصادر والمراجع

أولا : الوثائق غير المنشورة :

(١) باللغة العربية :

وثائق دار الوثائق القومية بالقلعة (منها بالعربية وأخرى
باللغات الأجنبية) وتشمل :

١ - محافظ مجلس الوزراء عن « قناة السويس » وعددها ١١
محفظة (نقلت حديثا للقلعة) .

٢ - محافظ عن « قناة السويس » وعددها ١٤٤ محفظة (١٨١٦ -
١٩١٦) .

٣ - محافظ عن صندوق الدين .

(ب) باللغات الأجنبية :

1 — Suez Canal authority's archives.

2 — *Unpublished private papers* :

a) *Cromer Papers* :

Official and demi official between Lord Cromer

and Lords, Granville Iddesleigh, Rosebery, Salisbury, Kimberby and Others.

1876 — 1908. F.O./633. Public Record Office

b) *Granville Papers* :

Private and official papers of the Earl of Granville, including official and demi official correspondence with Lord Cromer.

1883 -- 1885. Public Record Office

3 — *Unpublished State papers* :

a) (Turkey) F.O. 78 series.

Diplomatic correspondence between Foreign office and British agency.

Cairo (1877 — 1905). Public Record Office.

d) Ministry of Transport documents. M.T. File 9

c) Cabinet papers, 37, 38, P.R.O.

d) Ministry of «Transport documents. M.T. File 6. P.R.O.

ثانيا : الوثائق المنشورة :

(١) باللغة العربية :

١ - بطرس بطرس غالى (الدكتور) ، قناة السويس ومشكلاتها
١٨٥٤ - ١٩٥٧ .

القاهرة ، الجمعية المصرية للقانون الدولي ، ١٩٥٨ .

٢ - راشد البراوى (الدكتور) ، مجموعة الوثائق السياسية ،
المركز الدولي لمصر والسودان وقناة السويس . القاهرة مكتبة
النهضة . ج ١ . ١٩٥٢ .

٣ - شوقي عطا الله الجمل (الدكتور) ، الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر (١٨٦٣ - ١٨٧٩) • من مطبوعات الجمعية المصرية للدراسات التاريخية •

٤ - عبد العزيز محمد الشناوى (الدكتور) وجمال يحيى (الدكتور) وثائق ونصوص في التاريخ الحديث والمعاصر • القاهرة • دار المعارف ، ١٩٥٦ •

(ب) باللفات الأجنبية :

- 1 — Documents Diplomatiques Français (1871 — 1914)
1ère série. Tom 4 à 13.
2ème série. Tome 1 à 5.
- 2 — German Diplomatic Documents (1871 — 1914). IV Vols. Selected and Translated by, E.T.S. Dugdale. Vol. II from Bismarck's Fall to 1898. London 1929.
- 3 — Lettres de Jules Ferry (1846 — 1893). Paris. 1914.
- 4 — Memoires du chancier Prince de Bülow.
Tome Première (1897 — 1902) Traduction de Heneri Block. Paris 1930.
- 5 — Ministre Des Affaires Etrangères.
Document Diplomatiques Negotiations Relatives au reglements international pour la libre usage du Canal de Suez. (1886 — 1887).
- 6 — Parliamentary papers presented to both houses of parliament, by command of Her Majesty on Egypt's affairs.
«Correspondence respecting The Suez Canal».
Volumes (1883 — 1904).
- 7 -- Paul Cambon Correspondance. (1870 — 1924) Paris 1940. 3 Vols.

- 8 — Paléologue, Maurice, un grand Tournant de la politique Mondiale. (1904 — 1906). Paris. 1934.
- 9 — Semwell, Lieut-Col. J.P.C., Personal letters of King Edward VII, London 1931.

(ج) المحاضر الرسمية لمناقشات البرلمان البريطاني والتي أثير فيها موضوع قناة السويس :

Hansard Parliamentary Debates.

(مناقشات مجلس العموم واللوردات البريطاني بخصوص مسألة قناة السويس)

وهي مجموعة ضخمة من المجلدات موجودة بالمكتبة العامة لجامعة القاهرة تحت رقم ٧٣٤٥٤ .

ثالثا : الدوريات والصحف :

(١) باللغة العربية :

١ — مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة (المجلدات ١٩ ج ٢٣ ، ١ ج ٢٧ ، ٢ ج ٢٧ ، ١ ج ٢٧) .

٢ — مجلة كلية الآداب جامعة الاسكندرية . (المجلد الرابع ١٩٤٨) .

٣ — مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، المجلد السادس والمجلد التاسع عشر .

٤ — صحيفة الأهرام .

٥ — الوقائع المصرية .

(ب) باللفات الأجنبية :

- 1 — Bullétin Annueles des assemblées général des actionnaires. (1872 — 1899).

2 — Le Canal De Suez. Bullétin Décadaire de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez.

3 — The Times (بعض أعداد صحيفة)

4 — Economist (بعض أعداد صحيفة)

رابعاً : الكتب :

(١) باللغة العربية :

١ — إبراهيم أمين غالى ، سينااء المصرية عبر التاريخ . الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٦ .

٢ — إبراهيم الشريف (الدكتور) ، الأطماع الاستعمارية فى الشرق الأوسط (بدون تاريخ) .

٣ — إبراهيم صقر (الدكتور) ، نقل البترول خلال قناة السويس . مجلة آداب القاهرة ، مجلد ١٨ ج ٢ . ديسمبر ١٩٥٦ .

٤ — إبراهيم صقر (الدكتور) ، المستقبل الاقتصادى لقناة السويس . مجلة آداب القاهرة مجلد ١٩ ج ١ مايو ١٩٥٧ .

٥ — إبراهيم عبده (الدكتور) ، جريدة الاهرام . تاريخ مصر فى خمس وسبعين سنة . القاهرة . دار المعارف ١٩٥١ .

٦ — أجيء يونان جرجس ، البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربى والصراع العالمى . دار غريب للطباعة ١٩٧٩ .

٧ — أحمد أحمد الحنة ، تاريخ مصر الاقتصادى من القرن التاسع عشر . مكتبة النهضة ١٩٥٧ .

٨ — أحمد شفيق (باشا) ، مذكراتى فى نصف قرن . مطبعة مصر ١٩٣٤ . ٣ مجلدات .

٩ — أحمد صادق موسى : تاريخ الدين المصرى العام .

- ١٠ — أحمد عبد الرحيم مصطفى (دكتور) ، تاريخ مصر السياسى من الاحتلال الى المعاهدة . دار المعارف ١٩٦٧ .
- ١١ — أحمد عبد الرحيم مصطفى (دكتور) ، مصر والمسألة المصرية . دار المعارف . ١٩٦٥ .
- ١٢ — أحمد عبد الرحيم مصطفى (دكتور) ، علاقات مصر وتركيا فى عهد الخديوى اسماعيل . دار المعارف ١٩٦٧ .
- ١٣ — أحمد عبد المنصف محمد (دكتور) وآخرون ، تاريخ البحرية المصرية فى مائة عام (١٨٦٣ - ١٩٦٣) . جامعة الاسكندرية . مطبعة الأهرام ١٩٧٣ .
- ١٤ — أحمد عرابى (الزعيم) ، كشف الستار عن سر الاسرار فى النهضة المصرية المشهورة بالثورة العرابية . دار الهلال ١٩٥٣ .
- ١٥ — ١ . د كوبر . جغرافية النقل البحرى ، ترجمة ربيع عبد الله الملط . منشأة المعارف بالاسكندرية ١٩٧٨ .
- ١٦ — السيد حسين جلال (دكتور) ، الصراع الدولى حول استغلال قناة السويس (١٨٦٩ - ١٨٨٢) . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٩ . (وقد حصلت على جائزة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية) .
- ١٧ — السيد حسين جلال (دكتور) ، دراسات عن السفينة والحمولة والرسوم الملاحية فى قناة السويس . مطبعة هيئة قناة السويس ١٩٧٨ .
- ١٨ — السيد حسين جلال (دكتور) ، السفينة والخدمات البحرية فى قناة السويس . مطبعة قناة السويس ١٩٨١ .
- ١٩ — السيد حسين جلال (دكتور) ، السفينة وصناعة النقل البحرى . دار المعارف ١٩٨٥ .

- ٢٠ — السيد حسين جلال (دكتور) قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة . دار المعارف ١٩٨٦ .
- ٢١ — السيد حسين جلال (دكتور) ، دراسة في تاريخ مصر الحديث ، مؤامرة مد امتياز شركة قناة السويس . الهيئة المصرية العامة للكتاب . القاهرة ١٩٩٠ .
- ٢٢ — السيد رجب حراز (دكتور) الأزمة المالية في عهد الخديوى اسماعيل ، مجلة كلية الآداب - القاهرة . مجلد ٢٧ ج ١ ، ج ٢ . مايو وديسمبر ١٩٦٥ .
- ٢٣ — الياس الايوبى ، تاريخ مصر في عهد الخديوى اسماعيل باشا . مجلدان . القاهرة مطبعة دار الكتب ١٩٢٣ .
- ٢٤ — الينور بونز ، الاستعمار البريطانى في مصر .
- ٢٥ — أمين مصطفى عفيفى عبد الله (دكتور) ، تاريخ مصر الاقتصادى والمالى فى العصر الحديث . مكتبة الانجلو ١٩٥٤ .
- ٢٦ — أنور محمود عبد الواحد (دكتور) ، المعجم الهندسى . دار الشروق لبنان ١٩٧٣ .
- ٢٧ — بير رينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية (١٨١٥ — ١٩١٤) . الجزء الاول . ترجمة الدكتور جلال يحيى . القاهرة . دار المعارف ١٩٦٨ .
- ٢٨ — بير رينوفان ، تاريخ العلاقات الدولية (١٩١٤ — ١٩٥٤) . الجزء الثانى . ترجمة الدكتور جلال يحيى . دار المعارف ١٩٧٩ .
- ٢٩ — بير كرابيتيه ، اسماعيل المفتى عليه . ترجمة فؤاد صروف . دار النشر الحديث ١٩٣٣ .
- ٣٠ — جاد طه (دكتور) ، سياسة بريطانيا في مسقط وزنجبار (١٨٥٦ — ١٨٧٣) . مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية . ١٩٧٤ .

- ٣١ — جرانت وتمبرلى ، أوربا فى القرنين التاسع عشر والعشرين
الجزء الثانى . ترجمة محمد على أبو دره ولويس اسكندر
ومراجعة الدكتور عزت عبد الكريم سلسلة الألف كتاب .
١٩٦٧ .
- ٣٢ — جلال يحيى (دكتور) ، التسلط البريطانى على مصر —
٧ . سواحل البحر الأحمر . المكتبة الأفريقية . لجنة
الدراسات الأفريقية . ١٩٦٠ .
- ٣٣ — جلال يحيى (دكتور) ، التنافس الدولى فى شرق أفريقيا
دار المعرفة . القاهرة . مارس ١٩٥٩ .
- ٣٤ — جلال يحيى (دكتور) ، التنافس الدولى فى الصومال .
دار المعارف . ١٩٥٩ .
- ٣٥ — جلال يحيى (دكتور) ، مصر الافريقية والاطماع
الاستعمارية فى القرن التاسع عشر . دار المعارف ١٩٦٧ .
- ٣٦ — جلال يحيى (دكتور) ، محمد نصر مهنا (دكتور) ،
مشكلة قناة بنما والاستراتيجية الدولية . الهيئة المصرية
العامة للكتاب . ١٩٨٠ .
- ٣٧ — جمال الدين محمد سعيد (دكتور) ، التطور الاقتصادى
فى أوربا . مكتبة النهضة المصرية . بدون تاريخ .
- ٣٨ — جمال حمدان (دكتور) ، استراتيجيات الاستعمار
والتحريف . القاهرة . أكتوبر ١٩٦٨ .
- ٣٩ — جمال زكريا قاسم (دكتور) ، الخليج العربى . دراسة
لتاريخ الامارات العربية . (١٨٤٠ — ١٩١٤) . القاهرة .
مطبعة جامعة عين شمس . (رسالة دكتوراه) ١٩٦٦ .
- ٤٠ — جمال زكريا قاسم (دكتور) ، الخليج العربى . دراسة
لتاريخ الامارات العربية (١٩١٤ — ١٩٤٥) الطبعة
الاولى . ١٩٧٣ .

- ٤١ — جورج حليم كيرلس ، قناة السويس والقنوات البحرية العالمية • دار الفكر العربى • ١٩٦٥ •
- ٤٢ — حسن صبحى (دكتور) ، التنافس الاستعماري الاوربي في المغرب (١٨٨٤ — ١٩٠٤) • القاهرة • دار المعارف • ١٩٦٥ •
- ٤٣ — حسن صبحى (دكتور) ، التآمر الصهيونى ضد الامة العربية (١٨٨٢ — ١٩٦٧) دار النهضة العربية • ١٩٦٨ •
- ٤٤ — حسن صبحى (دكتور) ، اتفاقات البحر المتوسط (فبراير — ديسمبر ١٨٨٧) • مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية • مجلد ١٩ لسنة ١٩٧٢ •
- ٤٥ — حسن صبحى (دكتور) ، أزمة فرمان ١٨٩٢ ، بحث منشور بجامعة قطر • الدوحة •
- ٤٦ — حسين كامل سليم (دكتور) ، تاريخ اوربا الاقتصادى في القرن التاسع عشر • القاهرة • ١٩٥٣ •
- ٤٧ — رءوف عباس حامد ، مذكرات محمد فريد . (القسم الاول ابتداء من ١٨٩١) • عالم الكتب • القاهرة • ١٩٧٥ •
- ٤٨ — راشد البراوى (دكتور) ، التطور الاقتصادى في مصر في العصر الحديث • القاهرة • ١٩٤٨ •
- ٤٩ — رمزى ميور ، سر توسع اوربا الدولى ، ترجمة عبد الرحمن زهدى • اسكندرية ١٩٢٤ •
- ٥٠ — سامى عزيز (دكتور) ، الصحافة المصرية وموقفها من الاحتلال الانجليزى • دار الكتاب العربى • ١٩٧٤ •
- ٥١ — ساماركو ، انجلو ، الحقيقة في مسألة قناة السويس • عربه طه فوزى • ١٩٤٠ •

- ٥٢ — شوقي عطا الله الجمل (دكتور) ، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر . (رسالة دكتوراه) . القاهرة . ١٩٧٤ .
- ٥٣ — شونوفيلد . هيو . ج . ، قناة السويس . ترجمة أحمد خاكي . القاهرة . ١٩٤٥ .
- ٥٤ — صبحي وحيد ، في أصول المسألة المصرية . القاهرة . ١٩٥٠ .
- ٥٥ — رزنز ، هانز ، مصر في عهد الاحتلال الابريطاني والمسألة المصرية . القاهرة . ١٨٩٧ .
- ٥٦ — روتشين ، تيودور ، تاريخ المسألة المصرية . (١٨٧٥ — ١٩١٠) . ترجمة العبادي وأحمد بدران . القاهرة . لجنة التأليف والترجمة والنشر . ١٩٣٦ .
- ٥٧ — زاهر رياض (دكتور) ، غارة جيمسون على جمهورية جنوب أفريقيا (٢٩ ديسمبر ١٨٩٥ — أول يناير ١٨٩٦) . مجلة كلية آداب القاهرة . المجلد ٢٢ ج ١ مايو ١٩٦٠ .
- ٥٨ — عبد الله رشوان (دكتور) ، المركز الدولي لقناة السويس ونظائرها (وهي رسالة دكتوراه في القانون) . القاهرة . مطبعة حجازي . ١٩٥٠ .
- ٥٩ — عبد الخالق محمد لاشين ، سعد زغلول . دوره في السياسة المصرية حتى ١٩١٤ . دار المعارف . ١٩٧١ .
- ٦٠ — عبد الرحمن الرافعي ، مصر والسودان في أوائل عهد الاحتلال (١٨٨٢ — ١٨٩٢) . الدار القومية للطباعة والنشر . ١٩٦٦ .
- ٦١ — عبد الرحمن الرافعي ، الثورة العرابية والاحتلال الانجليزي . القاهرة . مكتبة النهضة . الطبعة الثانية . ١٩٤٩ .

٦٢ — عبد الرحمن الرافعي ، عصر اسماعيل ، مجلدان ، القاهرة
مطبعة النهضة ، ١٩٣٢ .

٦٣ — عبد العظيم رمضان (دكتور) ، الجيش المصري في
السياسة (١٨٨٢ - ١٩٣٦) ، الهيئة المصرية العامة
للكتاب ، ١٩٧٧ .

٦٤ — عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، السخرة في حفر قناة
السويس ، الطبعة الثالثة منشأة المعارف ، ١٩٦٦ .

٦٥ — عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، قناة السويس والتيارات
السياسية التي أحاطت بإنشائها ، من مطبوعات معهد
البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية ،
الجزء الاول ، ١٩٧١ . وقد حصل هذا الكتاب على جائزة
الدولة التشجيعية في التاريخ من مجلس الاعلى لرعاية
العلوم والفنون والآداب .

٦٦ — عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، ما تكلفته مصر في انشاء
قناة السويس . مجلة الجمعية المصرية للدراسات
التاريخية . المجلد السادس ، ١٩٥٧ .

٦٧ — عبد العزيز الشناوى ، (دكتور) ، الدبلوماسية الفرنسية
تربط بين مسالتي قناة السويس وابريد الجديدة . حوليات
كليات الآداب جامعة القاهرة المجلد الثانى والعشرين
العدد الاول ، ١٩٦٠ . مطبعة جامعة القاهرة ، ١٩٦٤ .

٦٨ — عبد العزيز الشناوى (دكتور) ، تكتل الدول لتدويل
قناة السويس نكايه في بريطانيا . حوليات كلية الآداب .
جامعة القاهرة . الجزء الاول . مايو ١٩٦١ . والجزء
الثانى من بحث فى المجلد الثالث والعشرين ج ٢ ديسمبر
١٩٦١ . مطبعة جامعة القاهرة ، ١٩٦٦ .

٦٩ — على ابراهيم عبده ، أضواء على المنافسة الدولية في أعالي
النيل . القاهرة .

- ٧٠ — عمر طوسون ، تاريخ مديرية خط الاستواء المصرية ، من فتحها الى ضياعها (١٨٦٩ - ١٨٨٩) ٣ مجلدات . مطبعة العدل باسكندرية . ١٩٣٧ .
- ٧١ — فؤاد فرج ، منطقة قناة السويس ، القاهرة . مطبعة المعارف . بدون تاريخ .
- ٧٢ — فاروق أباطة (دكتور) ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر (١٨٣٨ - ١٩١٤) . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٦ .
- ٧٣ — فاروق أباطة (دكتور) ، الحكم العثماني في اليمن . (١٨٧٢ - ١٩١٨) الهيئة العامة للكتاب . ١٩٧٥ .
- ٧٤ — فوزى رياض فهمي — أهمية الشرق الاوسط العربى الاقتصادية فى السياسة الدولية . ج ١ . مكتبة النهضة . الطبعة الاولى . ١٩٥٨ . وهى رسالة ماجستير من قسم العلوم السياسية بجامعة القاهرة . ١٩٥٨ .
- ٧٥ — فشر . ه . ا . ل ، تاريخ أوروبا فى العصر الحديث (١٨٧٩ - ١٩٥٠) تعريب أحمد نجيب هاشم ووديع الضبع . القاهرة . دار المعارف . ١٩٥٨ .
- ٧٦ — كرومر (اللورد) ، عباس الثانى . (بدون تاريخ) .
- ٧٧ — لاندر ، دافيدس ، بنوك وباشوات . ترجمة الدكتور عبد العظيم انيس . دار المعارف . ١٩٦٦ .
- ٧٨ — مارلو ، جون ، تاريخ النهب الاستعماري لمصر (١٧٩٨ - ١٨٨٢) . ترجمة الدكتور عبد العظيم رمضان . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٦ .
- ٧٩ — محمد أبو طائلة (دكتور) ، مركز مصر الدولى من الفتح العثماني الى الوقت الحاضر . القاهرة . مكتبة النهضة . الجزء الاول . ١٩٥١ .

- ٨٠ — محمد جمال الدين المسدى (دكتور) ، الاحتلال والحركة الوطنية فى مصر فى أوائل القرن العشرين . مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية مجلد ٢٢ لعام ١٩٥٧ .
- ٨١ — محمد رشيد رضا ، تاريخ الاستاذ الامام محمد عبده ، ج١ . الطبعة الاولى . مطبعة المنار . ١٩٣١ .
- ٨٢ — محمد رفعت ، تاريخ حوض البحر المتوسط وتياراته السياسية . القاهرة ، دار المعارف . ١٩٥٩ .
- ٨٣ — محمد صبرى (دكتور) ، مصر فى افريقيا الشرقية (هرر - زيلع - بربره) القاهرة ١٩٣٩ .
- ٨٤ — محمد صبرى (دكتور) ، فضيحة السويس . المطبعة العالمية . ١٩٥٨ .
- ٨٥ — محمد طلعت حرب ، قناة السويس . مطبعة الجريدة . ١٩١٠ .
- ٨٦ — محمد شفيق غربال (دكتور) ، تاريخ المفاوضات المصرية - البريطانية . القاهرة مكتبة النهضة . ج ١ . ١٩٥٢ .
- ٨٧ — محمد عبد البارى ، الامتيازات الاجنبية . لجنة التأليف والترجمة والنشر . القاهرة ١٩٣٠ .
- ٨٨ — محمد عبد الرحمن برج ، قناة السويس واهميتها الاستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية . دار الكاتب العربى للطباعة والنشر ١٩٦٨ . (رسالة دكتوراة) .
- ٨٩ — محمد فؤاد شكرى (دكتور) ، مصر والسودان (١٨٢٠ — ١٨٩٩) ، دار المعارف ، ١٩٦٣ .
- ٩٠ — محمد فريد ، تاريخ الدولة العثمانية . القاهرة ١٨٨٣ .

٩١ - محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، انجلترا وقناة السويس (١٨٥٤ - ١٩٥٦) . المكتبة التجارية . ١٩٥٦ .

٩٢ - محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، الاحتلال الانجليزي لمصر وموقف الدول الكبرى ازاءه . دار الفكر العربى . ١٩٥٢ .

٩٣ - محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، الجلاء الانجليزي عن مصر وبعثة سير هنرى درمندوولف . المجلة المصرية . للدراسات التاريخية . المجلد الثانى العدد الاول . ١٩٤٩ .

٩٤ - محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، علاقات فرنسا بشمال افريقيا فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر . مجلة آداب الاسكندرية . المجلدان السادس والسابع ١٩٥٢ ، ١٩٥٣ .

٩٥ - محمد مصطفى صفوت (دكتور) ، موقف المانيا ازاء المسألة المصرية . مجلة آداب الاسكندرية . ١٩٤٨ .

٩٦ - مذكرات غليوم الثانى ، ترجمة أسعد داغر . محرر جريدة الاهرام . القاهرة ١٩٣٤ .

٩٧ - محمود صالح منسى (دكتور) ، مشروع قناة السويس بين اتباع سان سيمون وفريدناند دى لسيبس . القاهرة . دار الاتحاد العربى للطباعة ١٩٦١ . (رسالة ماجستير) .

٩٨ - محمود على الداود (دكتور) ، الخليج العربى والعلاقات الدولية ج ١ (١٨٩٠ - ١٩١٤) . دار المعرفة . جامعة الدول العربية

٩٩ - مصطفى الحفناوى (دكتور) ، قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة (٤ أجزاء) .

١٠٠- مصطفى خليل (دكتور) ، تطور الصراع نحو السيطرة على البترول العائى . الجزء الأول . منشأة المعارف بالاسكندرية . ١٩٧٠ .

١٠١- مصطفى النحاس جبر يوسف ، سياسة الاحتلال تجاه الحركة الوطنية (١٩٠٦ - ١٩١٤) . الهيئة المصرية العامة للكتاب . ١٩٧٥ .

١٠٢- مصطفى كامل (باشا) ، المسألة الشرقية . الطبعة الاولى . القاهرة ١٨٩٨ .

١٠٣- مصطفى كامل (باشا) ، مجموعة بحوث القيت فى الندوة الدولية التى عقدتها الجمعية المصرية للدراسات التاريخية بمناسبة مرور ١٠٠ سنة على مولده (١٨٧٤ - ١٩٧٤) . مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية . القاهرة . ١٩٧٦ .

١٠٤- موسوعة القضية الفلسطينية ، ملف وثائق وأوراق القضية الفلسطينية . ج ١ .

١٠٥- نجيب مخلوف ، نوبار باشا وما تم على يديه . المطبعة العمومية بمصر (بدون تاريخ) .

١٠٦- هوبسون . ج . ا ، الامبريالية . ترجمة عبد الكريم أحمد . القاهرة . سلسلة الفكر الاشتراكى والسياسى ، بدون تاريخ .

(ب) باللغات الأجنبية :

1. Abbass Hilmi I., A few words on the Anglo — Egyptian settlement London. 1930.
2. Adam Juliette Lamber, L'angleterre en Egypte. Paris. 1922.

3. Afaf Lutfi Al-Sayed Egypt & Cromer, a study in Anglo-Egyptian Relation. London 1968.
4. Ahmed Shafik, L'Egypte modern et l'influence étrange.
5. Alan Moorehead, The White Nile. Benguin books. London. 1963.
6. André Julein & others, Les politiques d'expansion imperialiste. Paris. 1949.
7. André Kostolany, Suez, La Romane d'une entreprise. Paris 1939.
8. Arnold Wright, Twentieth Century's impressions of Egypt.
9. Alexander. J., The truth about Egypt. London. 1911.
10. Alfred Dudley Evans, Transport its history and economics. London. 1946.
11. Alison Philips., Modern Eurpoe. (1815 — 1899).
12. Avram Beno., The evolution of the Suez Canal Status
13. Bourguet, Alfred, La France et L'angleterre En Egypt. Paris. 1897.
14. Bindra, A.P.S., The Suez Thrombosis, causes and prospects. New Delhi. 1969.
15. Blunt, W.S., Secret History of the English Occupation of Egypt. London. 1907.
16. Borelli, Oactave, Choses Politiques d'Egypte. (1883 — 1895). Paris. 1895.
17. Bowden, Witt, an Econmoic History of Europe, since 1750. New York. 1937.
18. Brehier, Louis, L'Egypte de 1798 à 1900. Paris. 1901.

19. Bülow Von Bernard, Imperial Germany. London. 1914.
20. Cecil, Gwendolen (Lady), Life of Marquis of Salisbury. Vol. 3. London. 1931. Vol. 4. 1932.
21. Charles Downer Hazen, Europe since 1815. London. 1910.
22. Charles-Roux. J., L'isthme et Le Canal de Suez, 2 Vols. Paris 1901.
23. Charles-Roux, Autour d'une route.
24. Chirol, Sir Valentine, The Egyptian problem.
25. Christian Funk-Brentano, Compagnie Universelle du Canal de Suez. Paris. 1947.
26. Courau, Robert, Ferdinand de Lesseps. Paris. 1932.
27. Crabites Pierre, The spoliation of Suez. London. 1933.
28. Cromer, The Earl of Egypt, Modern Egypt. 2 Vols. London. 1908.
29. Day, Clive, A history of commerce. London. 1914.
30. Claude, Albert Colliards, Droit International et Histoire Diplomatique. Paris. 1950.
31. Cotrell, Alvin J, The Indian Ocean, its political economical and military importance. New York. 1972.
32. Croce, Benedetto, Histoire de l'Italie contemporaine (1871 — 1915) Paris. 1929.
33. Diecy Edward, The Story of the Khedivate. London. 1902.
34. Duff. R.E.B., 100 years of the Suez Canal. London. 1969.

35. Des Micheles Barone, souvenirs de carriere. (1855) — 1886). Paris. 1901.
- 36 Dhombres, G., Histoire diplomatique de l'Europe depuis le congress de Berlin. (1878 — 1904). Paris. 1917.
37. Douin, George, L'attaque du Canal de Suez. Paris. 1922.
38. Earl Edward Mead, Turkey, the great powers. and Bagdad railway. A study in imperialism. Russel 1966.
- 39 — Edgar Bonnet. Ferdinand le diplomate, le createur de Suez.
- 40 — El Good, Egypt and the army. Oxford. 1924.
- 41 — Farman, E.C., Egypt and its betrayal. New York. 1908.
- 42 — Farnie, D., East and West of Suez . Suez Canal in history (1854 — 1956). Oxford 1969.
- 43 — Fay Sidney Bradshaw, The origin of the world war New Delhi. 1965.
- 44 — Fournier De Flaixe, E., L'indépendance de l'Egypte et le regime international du Canal de Suez.
- 45 — Fisher, H.A.L, A history of Europe. London. 1937.
- 46 — Fitzgerald, Percy, The great Canal at Suez.
- 47 — Fredric. J., Haskins, The Panama Canal. New York. 1913.
- 48 — Freycinet, Souvenirs (1878 — 1893) 2 Vols. Paris. 1912.

- 49 — Freycinet, La question d'Egypte. Paris. 1904.
- 50 — Gann. L.G. & Peter Duigan, Colonialism in Africa (1870 — 1960). Vol. 1. Cambridge. 1969.
- 51 — Gayet, Albert. Coins d'Egypte Ignorees.
- 52 — George Nicol, ships construction and calculation. London. 1937.
- 53 — Gooch, G.P., History of Modern Europe. (1878 — 1919). London. 1940.
- 54 — Goldman, C.S. & others, The Empire and the Century, a series of essays on imperial problems and possibilities by various writers. London. 1905.
- 55 — Grant, A.J., & Temperly, Europe in the nineteenth century (1878 — 1914). London. 1924.
- 56 — Great Canals of the World.
- 57 — Gwyn, S.L., and Tuckwell, G.M. Sir Charles Dilke. 2 Vols. 1917.
- 58 — Hall, D.G., A history of South East Asia. New York. 1968.
- 59 — Hallberg, Charles. W., The Suez Canal, its history and diplomtaic importance. Colombia. 1931.
- 60 — Harrison, Brian, South East Asia. New York. 1968.
- 61 — Hardy. A.C., Seaways and Sea traders. London. 1929.
- 62 — Henri Poydemont, Le Canal de Suez. Paris. 1955.

- 63 — Hippeau Edmond., Histoire diplomatique de la troisième République (1870 — 1889). Paris. 1889.
- 64 — Holt, P.M., The Mahdist state in the Sudan. 1881 — 1898. London. 1970.
- 65 — Holt, P.M. and others, Political and social change in modern Egypt. London. 1968.
- 66 — Hoskins, H.L., British routes to India. London. 1928.
- 67 — Holynski, Alexander., Nubar Pasha devant l'histoire. Paris. 1885.
- 68 — Hurd, Archibald, The sea traders. London. 1922.
- 69 — Hubbard, G.E., British Far Eastern Policy. New York. 1943.
- 70 — Hussien Hussny, Le Canal du Suez et la politique Egyptien. Paris. 1923.
- 71 — Jastrow, M., The War and Bagdad Railway. Philadelphia. 1918.
- 72 — James. J. Cooke., New French Imperialism (1880 — 1910). Conticut. 1973.
- 73 — Kinross, Lord between two seas. London. 1968.
- 74 — Krause, Alexis., Russia in Asia. 1558 — 1899. London. 1899.
- 75 — Laferla, A.V., British Malta. Malta. 1938.
- 76 — Lambelin., Roger, L'Egypte et L'Angleterre. Paris. 1922.

- 77 — Lauterpach., E., The Suez Canal Settlement. London. 1960.
- 78 — Leon Edarin (ed), Egypt under its Khedives.
- 79 — Lesseps., Ferdinand (ed)., Recollection of forty years. 2 Vols. Paris.
- 80 — Lloyd (Lord)., Egypt since Cromer. 2 Vols. London. 1933.
- 81 — Long good., F. William, Suez Story Key to the Middle East. New York. 1957.
- 82 — Lowe, C.J., Salisbury and the Mediterranean. (1886 — 1896). London. 1965.
- 83 — Ludwig Emil., Guillaume 2. Traduction de Plebrum. Paris. 1930.
- 84 — Marder., Arthur., British Naval Policy. (1880 — 1905). U.S.A. 1940.
- 85 — Mac-Coan, Carilia, Egypt as it is. London. 1899.
- 86 — Mansfield, Peter., The British in Egypt. London. 1971.
- 87 — Malet., Egypt (1879 — 1883). London. 1909.
- 88 — Marlowe, J., Anglo-Egyptian relations. (1880 — 1953). London. 1954.
- 89 — Marlowe, J., The making of Suez Canal. London 1964.
- 90 — Marlowe, J., Cromer in Egypt. London. 1970.
- 91 — Mark Strage., Cape to Cairo. London. 1977.

- 92 — Marloti Barron, Egypt native rulers and foreign interference. London. 1883.
- 93 — Marriolt. J.R., The Eastern question. Oxford. 1924.
- 94 — Marshal Je. E., The Egyptian Enigma. (1890 — 1928). London. 1930.
- 95 — Medlicot., W.N., The congress of Berlin and after 1938.
- 96 — Memoire sur la question d'Egypte et sur les revendication National Egyptiennes. Parsi. 1919.
- 97 — Milner, Viscount Alfred., England in Egypt. London. 1907.
- 98 — Moon Parker., Thomas, Ph. d., Imperialism and world Politics. New York. 1942.
- 99 — Moussa, Ahmed, Dr., Essai sur le Canal de Suez., Droit et politique. Paris. 1935.
- 100— El-Hefnaoui Moustafa., Les problemes contemporaines Posés par le Canal de Suez. Paris. 1951.
- 101— Newman., E.W., Polson, The Mediterranean and its People. London. 1929.
- 102— Notovitch Nicolas, L'Europe et L'Egypte. Paris 1898.
- 103— Ogg & Sharp., Economic Development of modern Europe. New York. 1929.
- 104— Osborne, Sudny, The saar Question, a disease spot in Europe. London. 1923.
- 105— Paul Morand., La Route des Indes. Paris. 1936.

- 106— Plauchut Edmond., L'Egypte et l'occupation anglais. Paris. 1889.
- 107— Renovin, Pierre., La Politiques d'Expansion imperialiste. Paris. 1939.
- 108— Resner., H., L'Egypte sous l'occupation anglaise et la question Egyptienne. Le Caire. 1896.
- 109— Richard Shannon., The Crisis of imperialism (1865 — 1919). London 1976.
- 110— Robert. Franke. H, Egypt and the Suez Canal. Washington. 1943.
- 111— Robinson., Rowan, England Italy, Abyssina London. 1935.
- 112— Roland Oliver and Cravase Matheu., History of East Africa. Oxford. 1963.
- 113— Roulatt, Mary., Founders of Modern Egypt. London. 1962.
- 114— Royle, Charles., The Egyptian Campaigns. 2 Vols. London. 1886.
- 115— Russel Thomas, Egypt since 1902 — 1946. London. 1949.
- 116— Sanderson., England Europe and the Upper Nile. (1882 — 1899). London. 1965.
- 117— Sargent., A.J., Seaways of the Empire. London. 1930.
- 118— Safwat. M.M., Tunis and the Great Power. (1878 — 1881). Alex. 1943.

- 119— Schonfield, H.J., The Suez Canal in World Affairs. New York. 1953.
- 120— Scotidis. N., L'Egypte Contemporaine et Arabi Pasha. Paris 1888.
- 121— Seaton-Watson, Disraeli-Gladstone and the Eastern question. London. 1935.
- 122— Siegfried, André., Suez and Panama. Oxford 1940.
- 123— Sladin, Douglas., Egypt and the English. London. 1908.
- 124— Sorin, Elif, Histoire de la jonction des deux mers. Paris. 1961.
- 125— Stamp., Dudley, A commercial Geography. Longmans. 1937.
- 126— Taffs, Winfred, Ambassador to Bismark. Lord Odo Russel. London. 1938.
- 127— Taylor A.J.P., The struggle for mastery in Europe. (1848 — 1918). London. 1954.
- 128— Taylor A.J.P., English history (1914 — 1945). London. 1970.
- 129— Tabois, Generieve, Perfidious allion, Entente cordiale. London. 1938.
- 130— The new combridge modern history. Vol. 12. The shifting ballance of world forces (1898 — 1945).
- 131— Trevelian, G.M., British history in the nineteenth century and after (1872 — 1919). London. 1965.
- 132— Tignor. R.L., Modernization and British colonial rule in Egypt. (1882 — 1914).

Princeton university. 1966.

- 133— Vatikiotis, P.J., The modern history of Egypt. London. 1969.
- 134— Vincent, Col. Sir. H., The Suez Canal., Its Origin constitution and administration. London. 1905.
- 135— Voisin-Bey, Le Canal de Suez. Paris. 1902. Tome. 3. (1883 1902).
- 136— Wallace, D. Mackenzie., Egypt and the Egyptian Question. London. 1883.
- 137— William Walter., Travels in the coast lines of British East Africa and the Islands of Zanzibar. London. 1970.
- 138— Wiener, L., L'Egypte et ses chemins de fer. Bruxelles. 1932.
- 140— Wilson, Arnold., The Suez Canal, its past present and future. London. 1939.
- 141— White, Arthur Silva, The expansion of Egypt under the Anglo-Egyptian Condominium. London. 1899.
- 142— Zayed, Mohamed, Y., Egypt's struggle for independence. Beirut. 1956.
- 143— Yves Van Der Mensbruggher, Les Garanties de la liberte De Suez. Paris. 1964.

خامسا: دوائر المعارف والبيئوجرافيات :

- 1 — Encyclopaedia Britannica.
- 2 — The Dictionary of National Biography. George Smith.

3 — Modern Egypt. A list of references to material in the New York Public Library.

سادسا : رسائل جامعية غير منشورة :

١ — سعد زغلول عبد ربه — الاستعمار الالمانى فى شرق افريقيا (١٨٨٤ — ١٩١٨) . رسالة دكتوراه من كلية الآداب جامعة الاسكندرية ١٩٦٨ .

٢ — سعد زغلول عبد ربه — الاستعمار البريطانى فى كينيا (١٨٥٦ — ١٩٢٣) — رسالة ماجستير من آداب جامعة الاسكندرية . ١٩٦٤ .

قائمة الاختصارات المستخدمة في هذا البحث

Bulletin Décadaire

= Le Canal De Suez. Bulletin Décadaire de la compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez.

British S.C.D.

= British Suez Canal Directors in Suez Canal Company.

B.T.

= Board of Trade.

CAB.

= Cabinet Papers.

C.I.D.

= Papers of the committee of Imperial Defence.

C.O.

= The Records of the colonial office.

D.D.F.

= Document Diplomatiques Français.

G.D.D.

= German Diplomatic Documents.

F.O.

= The Records of the foreign office.

M.T.

= The records of Ministry of Transport.

P.R.O.

= Public Record Office.

Parl. Pap.

= Parliamentary Papers. presented to both houses of Parliament, by command of Her Majesty on Egypt's Affairs.

W.O.

= War Office.

صدر في هذه السلسلة

- ١ - مصطفى كامل في محكمة التاريخ
د. عبد العظيم رمضان
- ٢ - على ماهر
اعداد : رشوان محمود جاب الله
- ٣ - ثورة يوليو والطبقة العاملة
اعداد : عبد السلام عبد العظيم عامر
- ٤ - التيارات الفكرية في مصر المعاصرة
د. محمد نعمان جلال
- ٥ - غارات اوربا على الشواطىء المصرية في العصور
الوسطى
عليه عبد السميع
- ٦ - هؤلاء الرجال من مصر ج ١
لمى المطيعى
- ٧ - صلاح الدين الأيوبي
د. عبد المنعم ماجد
- ٨ - رؤية الجبرتي لأزمة الحياة الفكرية
د. على بركات
- ٩ - صفحات مطوية من تاريخ الزعيم مصطفى كامل
د. محمد أنيس

- ١٠ - توفيق دياب ملحة الصحافة الحزبية
محمود فوزى
- ١١ - مائة شخصية مصرية وشخصية
شكري القضاة
- ١٢ - هدى شعراوى وعصر التنوير
د. نبيل راجب
- ١٣ - اكدوبة الاستعمار المصري للسودان
د. عبد العظيم رمضان
- ١٤ - مصر فى عصر الولاة
د. سيدة اسماعيل كاشف
- ١٥ - المستشرقون والتاريخ الاسلامى
د. على حسنى الخربوطلى
- ١٦ - فصول من تاريخ حركة الاصلاح الاجتماعى فى مصر
د. حلمى احمد شلبى
- ١٧ - القضاء الشرعى فى مصر فى العصر العثمانى
د. محمد نور فرحات
- ١٨ - الجوارى فى مجتمع القاهرة المملوكية
د. على السيد محمود
- ١٩ - مصر القديمة وقصة توحيد القطرين
د. احمد محمود صابون
- ٢٠ - المراسلات السرية بين سعد زغلول وعبد الرحمن فهمى
د. محمد أنيس
- ٢١ - التصوف فى مصر ابان العصر العثمانى ج ١
توفيق الطويل

- ٢٢ - نظرات في تاريخ مصر
جمال بدوي
- ٢٣ - التصوف في مصر ابان العصر العثماني ج ٢
توفيق الطويل
- ٢٤ - الصحافة الوفدية
د. نجوى كامل
- ٢٥ - المجتمع الاسلامي والغرب
ترجمة : د. عبد الرحيم مصطفى
- ٢٦ - تاريخ الفكر التربوي في مصر الحديثة
د. سعيد اسماعيل علي
- ٢٧ - فتح العرب لمصر ج ١
ترجمة : محمد فريد ابو حديد
- ٢٨ - فتح العرب لمصر ج ٢
ترجمة : محمد فريد ابو حديد
- ٢٩ - مصر في عهد الاخشيديين
د. سيدة اسماعيل كاشف
- ٣٠ - الموظفون في مصر
د. حلمي احمد شلبي
- ٣١ - خمسون شخصية وشخصية
شكري القاضى
- ٣٢ - هؤلاء الرجال من مصر ج ٢
لمى المطيعى

- ٣٣ - مصر وقضايا الجنوب الافريقى
د. خالد الكومى
- ٣٤ - تاريخ العلاقات المصرية المغربية
د. يونان لبيب وژق
- ٣٥ - اعلام الموسيقى المصرية عبر ١٥٠ سنة
عبد الحميد توفيق زكى
- ٣٦ - المجتمع الاسلامى والغرب ج ٢
ترجمة : د. أحمد عبد الرحيم مصطفى
- ٣٧ - الشيخ على يوسف
تأليف : د. سليمان صالح
- ٣٨ - فصول من تاريخ مصر الاقتصادية والاجتماعى فى
العصر العثمانى
د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم
- ٣٩ - قصة احتلال محمد على لليونان
د. جميل عبيد
- ٤٠ - الأسلحة الفاسدة ودورها فى حرب ١٩٤٨
د. عبد المنعم الشوشى التميمى
- ٤١ - محمد فريد الموقف والمأساة
رفعت السعيد
- ٤٢ - تكوين مصر عبر العصور
محمد شفيق غربال
- ٤٣ - رحلة فى عقول مصرية
ابراهيم عبد العزيز

٤٤ - الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر في العصر
العثماني

د. محمد عفيفي

٤٥ - الحروب الصليبية ج ١
ترجمة : د.د. حسن حبشي

٤٦ - تاريخ العلاقات المصرية الأمريكية ١٩٣٦ : ١٩٥٧
ترجمة : د. عبد الرؤوف أحمد عمر

٤٧ - تاريخ القضاء المصري الحديث
تأليف : د.د. لطيفة محمد سالم

٤٨ - الفلاح المصري
تأليف : د. زبيدة عطا

٤٩ - العلاقات المصرية الاسرائيلية
تأليف : د. عبد العظيم رمضان

٥٠ - الصحافة المصرية والقضايا الوطنية
تأليف : د. سهر اسكندر

٥١ - تاريخ المدارس في مصر الاسلامية
اعداد : د. عبد العظيم رمضان

٥٢ - مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في
القرن الثامن عشر

تأليف : د. الهام محمد علي ذهني

٥٣ - أربعة مؤرخين وأربعة مؤلفات من دولة المماليك
د. محمد كمال الدين عز الدين علي

- ٥٤ - الأقباط في مصر في العصر العثماني
تأليف : الدكتور محمد عفيفي
- ٥٥ - الحروب الصليبية ج ٢
ترجمة وتحقيق : ا. د. حسن حبشي
- ٥٦ - المجتمع الريفي في عصر محمد علي
د. حلمي أحمد شلبي
- ٥٧ - مصر الاسلامية وأهل الدمة
د. سيدة اسماعيل كاشف
- ٥٨ - أحمد حلمي سجين الحرية والصحافة
د. إبراهيم عبد الله المسلمي
- ٥٩ - الرأسمالية الصناعية في مصر
د. عبد السلام عبد الحليم عامر
- ٦٠ - المعاصرون من رواد الموسيقى العربية
عبد الحميد توفيق زكي
- ٦١ - تاريخ الاسكندرية
د. د. عبد العظيم رمضان
- ٦٢ - هؤلاء الرجال من مصر ج ٣
لمسى المطيعي
- ٦٣ - موسوعة تاريخ مصر عبد العصور
اعداد : د. عبد العظيم رمضان
- ٦٤ - مصر وحقوق الانسان
د. محمد نعمان جلال
- ٦٥ - موقف الصحافة المصرية من الصهيونية
د. سهام نصار

- ٦٦ - المرأة في مصر في العصر الفاطمي
د. نريمان عبد الكريم أحمد
- ٦٧ - الأصول التاريخية لمساعي السلام العربية الاسرائيلية
أ. د. عبد العظيم ومضان
- ٦٨ - الحروب الصليبية ج ٣
ترجمة وتحقيق : أ. د. حسن حبشي
- ٦٩ - نبوية موسى ودورها في الحياة
د. محمد أبو الأسعاد
- ٧٠ - أهل الذمة في الاسلام
أ. د. حسن حبشي
- ٧١ - مذكرات اللورد كليرين
ترجمة : د. عبد الرؤوف أحمد عمر
- ٧٢ - رؤية الرحالة المسلمين للأحوال المالية والاقتصادية
لمصر في العصر الفاطمي
أمينة أحمد امام
- ٧٣ - تاريخ جامعة القاهرة
د. رؤوف عباس حامد
- ٧٤ - تاريخ الطب والصيدلة
د. يحيى سمير الجمال
- ٧٥ - أهل الذمة في مصر في العصر الفاطمي الأول
د. سلام شافعي محمود
- ٧٦ - دور التعليم في مصر
د. سعيد اسماعيل علي

٧٧ - الحروب الصليبية ج ٤
ترجمة : د . حسن حبشي

٧٨ - تاريخ الصحافة السكندرية
نعمات احمد عثمان

٧٩ - تاريخ الطرق الصوفية في مصر في القرن التاسع عشر
ترجمة : عبد الحميد فهمي الجمال

الفهرس

الموضوع	الصفحة
تقديم د . عبد العظيم رمضان	٥
مقدمة	٧
الفصل الاول :	
خطة انجلترا للبقاء فى مصر واحكام قبضتها على قناة السويس	١٣
الفصل الثانى :	
كرومر وقناة السويس	٧٥
الفصل الثالث :	
الصراع حول اخضاع شركة قناة السويس للنفوذ البريطانى	١٤٩
الفصل الرابع :	
قناة السويس والتنافس البحرى فى حوض البحر المتوسط	٢٤٥

الفصل الخامس :

قناة السويس والثقافس الاستعمارى على سواحل	
أفريقيا وآسيا والاقيانوسة	٣٢١

الفصل السادس :

قناة السويس بين الحياد والتدويل وحرية المرور	٤١٥ .
خاتمة ونتائج	٤٧٥
المصادر والمراجع	٤٨٣
قائمة الاختصارات المستخدمة فى البحث	٥٠٩ . . .

رقم الايداع ٢٣٨٧/١٩٩٥

الترقيم الدولى 4 — 4282 — 01 — 977 I.S.B.N.

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب

يتعرض هذا الكتاب لفترة من أهم الفترات في تاريخ مصر، وهي فترة الصراع الدولي الذي احتدم بعد الاحتلال البريطاني لمصر، واستقر وهذا بعد الوفاق الودي بين أكبر دولتين استعمارييتين في ذلك العصر وهما بريطانيا وفرنسا .

وقد تناول الكتاب خطة بريطانيا لاحكام قبضتها على قناة السويس، وما أثار ذلك من ردود فعل الدول الكبرى. كذلك تناول ما طرأ على الموازين الدولية من تغيير بعد أن أصبحت القناة في يد بريطانيا، وانتقال مركز الثقل في السياسة البريطانية من مضائق البوسفور والدردينيل إلى الاسكندرية وبور سعيد كخط دفاعي أول في قناة السويس.

كذلك تناول الكتاب دور قناة السويس كطريق للأساطيل الحربية للدول الكبرى إبان الثورات والصراعات المسلحة، مثل الحرب الصينية اليابانية، والحرب الايطالية الحبشية والحرب الأسبانية الأمريكية، والحرب الروسية اليابانية.

وأختتم ذلك بفصل أخير تناول فيه الصراع الكبرى حول تجديد المركز الدولي لقناة السويس.

